15 NR

LOT

I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA

POLSKI

50 GR

6 sierpnia 1934 r.

R

ROK WYD. XII

6.VIII 1914



6.VIII 1934



NA POWODZIAN

Niepamiętna i nienotowana w ostatniem stuleciu klęska powodzi, nawiedziła najpiękniejsze, gęsto zaludnione, zagospodarowane i żyzne powiaty zachodniej Małopolski.

Przeraźliwy okrzyk „Ratunku — Pomocy", przedarł się poprzez spienione i ryczące bałwany rozszalałego żywiołu, docierając do serc przerażonych obywateli całej Polski.

Ziemie, nawiedzone powodzią, kipiące życiem, weselem i wzmożoną pracą w okresie żniw, w okresie najradośniejszym dla rolnika, zamieniły się w ciągu jednej nocy w ogromne jeziora i stawy, ziejące beznadziejnym smutkiem i rozpaczą. Zawalone domy, zalane pola ze zbiorami, zatopiony dobytek, zerwane mosty, uszkodzone linje komunikacyjne, — oto rezultaty niszczącego, potężnego, nielitościwego i ślepego żywiołu.

Klęska powodzi nie ograniczyła się tylko do zniszczenia dobytku, gromadzonego skrzętną pracą pokoleń, ale sięgnęła i po życia ludzkie. Na pustyni, dawniej kwitnącej życiem, krzyk dzieci, daremnie poszukujących rodziców, płacz matek po straconych dzieciach, niemy ból ojców, uderza w niebo skargą, której nikt i nic nie ukoi.

Ratunek życia, a tam, gdzie to nie było zapóźno, i ratunek mienia, przyszedł natychmiast ze strony władz, wojska, organizacyj i postronnych obywateli. Dzięki tej akcji, udało się uratować wiele istnień ludzkich od niechybnej śmierci. Ratując ludzi z fal i odmętów rwących i wszystko niszczących wód, spełniono pierwszy obowiązek. Uratowanym trzeba jednak dać żyć, — dać możność odbudowania się i zagospodarowania, aby mogli z czasem odzyskać mienie stracone i zniszczone przez siłę wyższą, niezależną od nich, jak zresztą i od nikogo, poza Bogiem.

Czyż po to uratowano setki i tysiące istnień ludzkich, aby je skazać na śmierć głodową? Nie, po stokroć razy nie. Trzeba ich nietylko żywić, ale odbudować im jaknajszybciej warsztaty pracy, przy których znowu zdobędą utracony spokój, dobytek i mienie, stając się pełnowartościowymi obywatelami Państwa, wobec którego postarają się spłacić zaciągnięty dług wdzięczności.

Akcja pomocy, zorganizowana przez Rząd, idzie przez Polskę całą, jak długa i szeroka, obejmując wszystkie stany i zawody. W akcji humanitarnej nie brakło i Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, której Zarząd Główny, na wniosek Prezesa, Gen. Dyw. Inż. Leona Berbeckiego, uchwalił przekazać bezzwłocznie ze swych funduszów 5.000 zł. na pomoc dla powodzian.

Organizacja nasza, obejmująca całą Polskę i jednocząca pod swemi sztandarami wszystkich uświadomionych, patrjotycznie czujących i myślących obywateli, reaguje na wieść o nieszczęściu, jakie dotknęło pewną część społeczeństwa, nietylko serdecznem współczuciem, ale i pomocą realną. Z licznych stron mnożą się odgłosy, że nietylko Zarząd Główny L. O. P. P., ale i Zarządy Okręgowe, oraz obwody Powiatowe, okazały żywe zainteresowanie kwestją pomocy dla powodzian sercem i czynem.

Cele Ligi są wprawdzie inne i dla nich musi być przeznaczony cały wysiłek organizacji, ale wobec żywiołowego nieszczęścia, dotykającego tysiące obywateli, z których wielu było naszymi długoletnimi i ofiarnymi członkami, musimy odstąpić od zasad statutowych i nieść pomoc natychmiastową, dotkniętej nędzą i nieszczęściem ludności.

Na Powodzian!!...

Oto hasło, które rzucamy w miljonową rzeszę członków L. O. P. P., ufni, że znajdzie ono należyty oddźwięk i zrozumienie. Niech każdy pomoże w miarę swych sił i możliwości, a w ten sposób spełnimy jeszcze jeden akt obywatelski, ludzki i społeczno-patrjotyczny.

A. W.

Challenge'owe horoskopy

Coraz to częściej, coraz to bardziej natarczywie żądają od nas, od t. zw. „fachowców" — **horoskopów** na temat zbliżającego się Challenge.

Zaciekawienie wrasta, staje się powszechne. Od daty rozpoczęcia Challenge'u dzieli nas właściwie ...„naście" dni, więc nie dziwo, że, poza ogólną charakterystyką tej imprezy, jako całości, czas przyszedł, by przeprowadzić pewnego rodzaju kalkulacje **pro** i **contra**, ocenić przeciwników, ich sprzęt i personel i **zbilansować** szanse.

Zdawałoby się, że jest to możliwe i konieczne, a jednak... Jednak te wiadomości, oficjalne lub półoficjalne, które doszły lub dojść powinny do rąk władzy organizującej, w danym wypadku Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, wcale **nie uprawniają**, nawet t. zw. „fachowca", do zbyt pochopnego wyciągania wniosków i stawiania **horoskopów** na przyszłość, coprawda, nawet bardzo bliską.

Przyczyn po temu jest aż nadto. Nasi współzawodnicy wystawiają **samoloty** i **załogi**. Trzeba więc, by chcieć należycie ocenić całość, uprzednio dokładnie przekalkulować **ciężar gatunkowy** każdej ekipy. A to właśnie, pomimo tego, że jesteśmy u progu Challenge'u — nie jest możliwe.

Nie jest możliwe chociażby dlatego, że państwa współzawodniczące nie kwapią się zbytnio do ujawnienia szczegółów budowy **nowego** sprzętu, a tem bardziej wyników jego prób krajowych. Nie należy zapominać, że warunki tegorocznego Challenge'u w **olbrzymim** wprost stopniu, jeśli chodzi o techniczną, konstrukcyjną stronę samolotu, odbiegają od warunków lat ubiegłych. Jeśli już Challenge 1932 roku zmusił państwa, biorące w nim udział, do budowy **specjalnych** samolotów właśnie w tym tylko celu, to tegoroczna impreza wprost stawia to zagadnienie na **naczelnem** miejscu.

Sprzęt musi być nowy, najnowszy, ostatnia aktualność w świecie turystycznym! Przecie — ideą organizatora Challenge, **Aeroclub'u de France**, jeszcze w 1918 roku było stworzenie warunków konkurencyjnych do **wyeliminowania najlepszego turystycznego samolotu!**

Oto cel, dobrze pojęty przez państwa konkurujące. Nie dziw przeto, że, w miarę postępu techniki, wzrastają wymagania w stosunku do samolotu. **Trzeba więc konstruować wciąż nowe i nowe samoloty!**

Doświadczenia lat ubiegłych, szczególnie z dziedziny technicznej, były dostępne dla wszystkich, lecz nie wszyscy jednako starali się je wykorzystać. Stąd — kapitalnemi wprost, jak na dzisiejsze czasy zjawiskiem — jest nowe pojęcie — passez moi le mot „szpiegostwa sportowo-lotniczego", które uprawiają zainteresowani. Stąd wypływa, że do ostatniej chwili bardzo mało wiemy o samolotach naszych konkurentów, gdyż „tajemnica sportowa" znalazła tu zastosowanie w pełni.

Ogólnie biorąc, poza nazwami samolotów i silników zagranicznych, i to w bardzo nieokreślonej jeszcze formie — **nic nie wiemy konkretnego.** Natomiast mamy pewne „zakulisowe" informacje, lecz tak ogólne, tak niekompletne, że opierać się na nich — byłoby zgoła niebezpieczne.

Samolot w dzisiejszym Challenge, jego **własności techniczne**, jego własności użytkowe — są decydującemi czynikami dla oceny. Musimy przypomnieć ponownie, że w całokształcie oceny konkursowej właśnie owe zalety techniczne odegrywają dominującą rolę chociażby dlatego, że można zdobyć tą drogą około 80 proc. ogólnej punktacji! Tylko 20 proc. ogólnej punktacji przeznaczono na lot okrężny. Szanse więc **pilota**, załogi — zmniejszają się na korzyść szans **konstruktora** — technika. Im lepsze, odpowiedniejsze warunki będzie miał samolot turystyczny dla **właściwej turystyki**, tem więcej szans zdobywa już **na ziemi** przy samej ocenie technicznej. Dopiero sprawdzenie rzeczywistej „użytkowności" powierza się załodze — pilotowi.

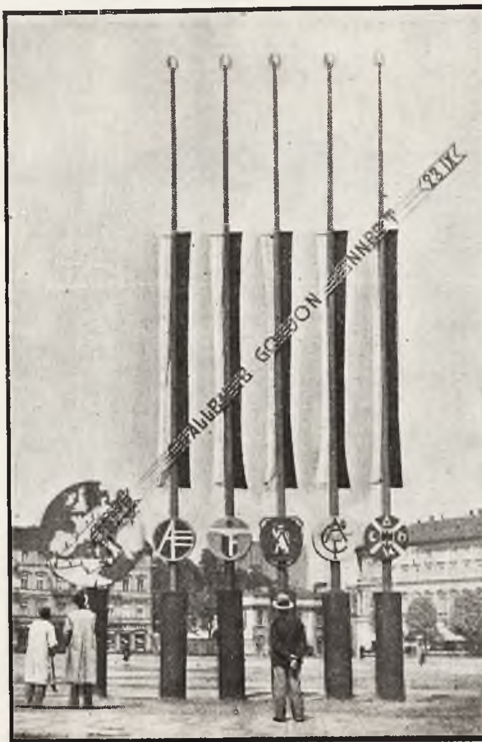
Tym sposobem, w dużym stopniu, wyeliminowało się pewnego rodzaju „przypadkowość", jaka mogła zajść ongiś, gdy najlepszy nawet samolot, nie dość zręcznie pilotowany, tylko wskutek tego nie miał żadnych szans, albowiem jego własności techniczne punktowane były bardzo nisko w stosunku do własności użytkowych. (Dla przykładu podamy, że w 1929 r. za lot okrężny można było uzyskać około 67 proc. punktacji, a pozostałe 33 proc. przypadały na ocenę własności technicznych, gdy dziś sytuacja ta zmieniła się zasadniczo: 80% za odpowiedni technicznie sprzęt, a 20% za jego użytkowość).

Byłaby więc wprost niemożliwością trafna ocena samolotów naszych konkurentów, samolotów, których nie widzieliśmy i o których nie mamy wyczerpujących danych.

Natomiast już **dziś** możemy pomówić o **sobie.** Na tegoroczne zawody wystawiamy, jak wiadomo, 11 załóg, z tego 6 na samolotach RWD — 9 i 5 na samolotach PZL 26. Zarówno Państwowe zakłady lotnicze, z ich naczelnym dyrektorem i **współkonstruktorem**, inż. Rumbowiczem i Doświadczalne Warsztaty Lotnicze, kierowane wprawną ręką inżynierów: Rogalskiego, Drzewieckiego i Wędrychowskiego, — obie te instytucje mają już za sobą wielkie doświadczenie challenge'owe. Samoloty przeto, przez nich specjalnie **budowane**, uwzględniają wszystkie doświadczenia z lat ubiegłych i wprowadzają szereg najnowszych technicznych udogodnień z punktu widzenia właściwej turystyki. Naprawdę, jak na dziś, jest to „ostatnia moda".

Jeśli więc chodzi o nas, to podkreślić należy, że zrobiliśmy wszystko możliwe, by z godnością bronić barw narodowych, by z odkrytą przyłbicą stawać w szranki konkurencji technicznej i to z takiemi potęgami lotniczemi, jakiemi są Francja, Niemcy, Włosi, a nawet i Czechosłowacja.

Lecz na tem tylko twierdzeniu musimy poprzestać. Wszelkiego rodzaju przewidywania, wobec braku możności porozumienia — spełzłyby na bardzo luźnych i zgoła nieprzemyślanych — kalkulacjach.



W znacznie lepszem uporządkowaniu znajduje się nasze „dossier", jeśli chodzi o pilotów challenge'owych. Nazwiska pilotów, a w większości wypadków i ich **lotnicza** biografię, zgłosiły już poszczególne aerokluby. Na tym więc odcinku moglibyśmy czynić pewnego rodzaju kalkulacje.

Przedewszystkiem ogólna uwaga: zbyt poważna jest impreza, zbyt poważna szczególnie w swych konsekwencjach (rozwój sprzętu turystycznego i możliwości ekspansji przemysłowej) — by obronę barw narodowych powierzać przypadkowym pilotom. Stąd więc, spotykamy nazwiska przeważnie **starych znajomych,** nietylko z poprzednich Challenge'ów, lecz i z wszelkiego rodzaju krajowych i międzynarodowych imprez, meetingów, zawodów, konkursów, rekordów i t. p.

A więc Aeroklub Niemiec wystawia 14 pilotów. Znajdujemy tam takie nazwiska, jak Morzik (1-sze miejsce w Challenge'u 1929 i 1930, 3-e miejsce w 1932 r.), Hirth, słynny szybownik i rekordzista, Osterkamp, Passewaldt, Junek, Seidemann i inni. Ekipa **pierwszorzędna** starych, doświadczonych, o olbrzymiej rutynie, zawodników.

Francuzi, wystawiając ekipę 8 pilotów, zapełnili ją elementem pierwszej klasy, aczkolwiek szereg pilotów lata **od czasów wielkiej wojny** i to lata w dobrej formie. Kilku francuskich pilotów, jak kpt. Challe, Finat, Delmotte, Monille, mają za sobą, w swej praktyce lotniczej, ponad 3000 godzin w powietrzu! **Konkurencja bardzo poważna.**

Ciekawego natomiast eksperymentu dokonali Włosi. Na ogólną ilość siedmiu pilotów ekipy włoskiej — tylko dwóch stanowią nazwiska światowej sławy, jak słynny Colombo, jeden z bezsprzecznie najgroźniejszych konkurentów i de Angeli, słynny rekordzista i zawodnik. Pozostałych pięciu, to „młodzież" nieznana, która nie brała jeszcze udziału w żadnych zawodach. Są to wszystko wojskowi, kapitanowie-piloci, w wieku 28—29 lat, z dyplomem pilota z 1928—29 roku. Ostatni z nich posiada **dyplom pilota z 1934 roku!**

Od takiej ekipy można oczekiwać wręcz **rewelacyjnych niespodzianek.** Trudno jest przypuszczać, aby nie zwrócono szczególnej uwagi na dobór pilotów. Skoro więc wybrano nowych, młodych—to klasy pierwszorzędnej: narazie brak rutyny challenge'owej zastąpią zapewne **poważnem przygotowaniem,** a od ambitnej i pełnej werwy młodzieży, można oczekiwać bardzo dużo!

Wśród ekipy czeskiej, na ogólną ilość 4 pilotów, wybitnie wyróżnia się dwóch znanych zawodników, jak Jan Anderle i kpt. Ambrus. Konkurencja czesko-słowacka będzie ciężka, albowiem 2-ch czeskich pilotów leci na **polskich samolotach** RWD — 9, z silnikami czeskimi Walter-Bora!

Ekipę naszą znamy. Na ogólną ilość 11-tu zawodników — ośmiu stanowią stare „wygi", obeznane z warunkami zawodów, przyzwyczajone do ciężkich wysiłków — a co najważniejsze — **należycie przygotowane** do tegorocznego Challenge'u. **A priori** więc da się powiedzieć, że dokonano wiele, bardzo wiele, aby obronę barw narodowych i tradycję załogi Żwirko — Wigura przekazać w godne ręce.

Oto „stan faktyczny" możliwości zbliżającego się Challenge'u. Jak widzimy, horoskopów ścisłych, konkretnych nie da się przeprowadzić. Wykażą to w całości dopiero faktyczne próby nad sprzętem, skrzętnie przygotowanym i kalkulowanym w przeciągu dwóch lat przez wielkie potęgi przemysłowo-lotnicze Europy.

M. R.

LOTNICTWO W LEGJONACH POLSKICH

6 sierpnia 1934 r. mija dwadzieścia lat od historycznej daty 6 sierpnia 1914 roku W dniu tym, na rozkaz Komendanta Głównego, Józefa Piłsudskiego, wyruszyła pierwsza kompanja kadrowa strzelecka na bój o wolność i niepodległość Polski. W ślad za nią wyruszyło 6 batal]onów strzeleckich na Kielce, pod bezpośrednim dowództwem KOMENDANTA, przypominając światu czynem zbrojnym, że pomimo niewoli i trzech zaborów, istnieje Żołnierz Polski, zdolny do walki, ofiarny i pełen poświęcenia dla Tej, co „Jeszcze nie zginęła".

Z batalionów strzeleckich powstaje I Brygada Leg. Pol. Następnie powstają II i III Brygady. Z czasem Legjony osiągają wszystkie rodzaje broni głównych i techniczne formacje pomocnicze, za wyjątkiem lotnictwa.

Z lotnictwem rosyjskiem, niemieckiem i austrjackiem spotykaliśmy się dość często. Służąc w pierwszym okresie wojny w IV Batalionie Strzelców I Brygady, poraz pierwszy spotkałem się z samolotem nieprzyjacielskim w 1914 roku podczas odwrotu z Kielc, a następnie w listopadzie tegoż roku w czasie walk pod Krzywopłotami.

O obronie przeciwlotniczej nie mieliśmy najmniejszego pojęcia. Bezładna palba karabinowa nie przeszkadzała w przeprowadzaniu wywiadów bezczelnie nisko latającym lotnikom rosyjskim. Później, już nad Styrem, a następnie nad Stochodem w 1916 roku miałem możność obserwowania więcej zorganizowanej obrony przeciwlotniczej, jak i walk powietrznych staczanych pomiędzy lotnikami niemieckimi i rosyjskimi.

W 5 p. p. Leg., pozostającym pod dowództwem dzisiejszego inspektora armji gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego, obronę przeciwlotniczą czynną pełniły karabiny maszynowe. Karabiny maszynowe przeznaczone do tego celu, osadzane były na specjalnych podstawkach i umieszczane na odpowiednio wybranych i zamaskowanych pozycjach. Zadaniem tych karabinów maszynowych było ostrzeliwanie wszystkich nisko lecących samolotów nieprzyjacielskich.

Jak widać z zamieszczonej fotografji, przedstawia ona moment ostrzeliwania przez k. m. trójki samolotów obserwacyjnych rosyjskich, dokonujących wywiadu wzrokowego i fotograficznego z małej wysokości nad okopami 5 p. p. Leg. nad Styrem, na parę dni przed słynną ofenzywą rosyjską w lipcu 1916 roku.

Niezwykle silna kontrakcja lotnictwa niemieckiego miała miejsce dopiero po odwrocie na Stochód. Byłem świadkiem szeregu walk powietrznych, staczanych przez Niemców z Rosjanami. W chwili, gdy jakikolwiek samolot rosyjski pokazywał się na froncie, z głównej bazy lotnictwa niemieckiego znajdującej sie w Kowlu, startowali natychmiast lotnicy myśliwscy zaciekle zwalczając przeciwnika powietrznego. Skutek tej obrony powietrznej był widoczny i doskonały, — żadna bowiem akcja lotnictwa rosyjskiego w tym czasie się nie udawała, dzięki przewadze i wartości bojowej niemieckiego lotnictwa myśliwskiego. O ile się nie mylę, w tym czasie na froncie wołyńskim znajdował się słynny „as" myśliwski, Boelcke, oraz, rozpoczynający dopiero swą karjerę myśliwską, uczeń i następca Boelckego — Richthofen, wsławiony później szeregiem wspaniałych zwycięstw powietrznych.

Wielu z pośród nas, stojąc z zadartemi do góry głowami, obserwowało błyszczącemi oczyma walkę powietrzną, — tą „pozostałość rycerskiej walki wręcz", — jak ją określił później w swych pamiętnikach Richthofen.

Zostać lotnikiem, stworzyć własne polskie lotnictwo, oto cel który snuł się w marzeniach młodych i zapalonych głów.

Niestety, legjony lotnictwa własnego nie posiadały, a zatem marzenia zakochanych w lotnictwie legjonistów nie mogły być zrealizowane. Niemniej jednak myślano o tem, bo na wiosnę 1916 roku ppor. art. Janusz de Beaurain (dzisiejszy płk. obs. i dowódzca I Grupy lotniczej) złożył Komendantowi Piłsudskiemu projekt wyszkolenia kadr przyszłych lotników polskich w austrjackich szkołach lotniczych. Projekt został zaaprobowany, rezultatem czego było odkomenderowanie do austrjackiej szkoły lotniczej ppor. de Beaurain, a później jeszcze trzech podoficerów, z których ś. p. A. Poznański (znany sportowiec krakowski) zginął śmiercią lotniczą w stopniu kapitana pod Lwowem w 1920 roku. W szeregach legjonowych mieliśmy oprócz tego dwuch inżynierów aeron., którzy ukończyli w 1914 roku w Paryżu Wyższą Szkołę Aeronautyki. Byli niemi: ppor. January Grzędziński 4 p. p. Leg. (obecnie pułkownik i d-ca 30 p. p. i ppor. art. Zych-Płodowski (zginął śmiercią lotniczą, jako ppłk. pil. w 1927 r.).

Po skończonej kampanji w 1916 r. wycofano Legjony z frontu do Kongresówki, po znanym akcie cesarzy, proklamujących w jesieni tegoż roku Królestwo Polskie.

Kwestja budowy własnego lotnictwa wyłoniła się dopiero razem z kwestją budowy i organizacji armji Królestwa Polskiego.

Jak wiemy, Komendant Piłsudski uniemożliwił powstanie armji, któraby pod pozorem niepodległości miała służyć celom państw centralnych. Z konieczności rzeczy zatem i sprawa budowy własnego lotnictwa upadła, nie mniej jednak poczynania w tym kierunku rozpoczęły się w sztabie Komendy Legjonów, w okresie sprawowania funkcyj szefa sztabu przez płk. inż. Berbeckiego Leona.

Społeczeństwo polskie, przygotowując się do niepodległego bytu, zrozumiało ważność lotnictwa, czemu dało wyraz przez zorganizowanie w 1916 roku, względnie z początkiem 1917 roku Polskiego Towarzystwa Żeglugi Napowietrznej, do którego władz naczelnych weszli czołowi ludzie ówczesnego świata politycznego, wojskowego i naukowego (Komendant Piłsudski, Książę Lubomirski, Gen. Szeptycki, rektorzy uniwersytetów, politechniki i t. d.).

Nie mam zamiaru opisywać działalności tego towarzystwa, tak zasłużonego dla spraw rozwoju i budowy lotnictwa w pierwszych krokach naszej niepodległości. Wspominam o niem dlatego, ponieważ działalność jego łączy się ze sprawą lotnictwa wojskowego onego czasu.



Dowódca 1 p. p. Leg. Pol. ppłk. E. Rydz-Śmigły.



Dowódca 5 p. p. Leg. Pol. mjr. inż. Leon Berbecki.



Szef Sztabu 1 Bryg. Leg. Pol. płk. Kazimierz Sosnkowski.



Polskie Towarzystwo Żeglugi Napowietrznej miało jako jeden z celów urządzanie kursów lotniczych dla przyszłych kandydatów na lotników. Pierwszy kurs lotniczy, zorganizowany przez wymienione Towarzystwo, rozpoczął się 26 lutego i trwał do 15 maja 1917 roku. W kuratorjum kursów był szereg czołowych ludzi świata naukowego i wojskowego, z rektorem politechniki warszawskiej na czele.

Komenda Legjonów przydzieliła na kurs 24 legjonistów rozkazem następującej treści:

„Komenda Legjonów Polskich.

ODPRAWA WEWNĘTRZNA.

Warszawa, dnia 7.III.1917.

Zezwala się następującym podoficerom i żołnierzom uczęszczać na kurs lotnictwa:

1) st. żołn. Mierzejewski Gustaw,
2) kpr. Buchler Leopold,
3) plut. Marko Ludwik,
4) sierż. Trzeciewski Tadeusz,
5) st. żołn. Rozumek Stanisław,
6) szer. Beatus Henryk,
7) kapr. Jamróz Roman,
8) ogniom. Małecki Leon,
9) plut. Honowski Adam,
10) kpr. Małachowski Lucjan,
11) kpr. Gołygowski Stanisław,
12) sierż. tyt. Trzciński Józef,
13) sierż. tyt. Czerwiński Roman,
14) sekc. Serafin Felicjan,
15) sekc. Olszewski Edward,
16) plut. Daillidis Edward,
17) sierż. Wojtyga Adam,
18) sierż. Szymalik Stanisław,
19) sekc. Miczyński Zygmunt,



Komendant Józef Piłsudski w towarzystwie mjr. Berbeckiego i mjr. Wyrwy Furgalskiego na Polskiej Górze w 1916 r.

20) sekc. Tatkowski Stanisław,
21) st. żołn. Wąsowicz Ignacy,
22) szer. Jaworski Tadeusz,
23) szer. Grzegorczyk Piotr,
24) plut. Zomek Józef.

Ad circulandum do wiadomości kmdtów następujących oddziałów.



(Następuje wyszczególnienie oddziałów, otrzymujących powyższy rozkaz).

Sierż. Wojtyga Adam ma się zgłosić 13.III u majora Nieniewskiego.

Szef Sztabu".



Szef Sztabu Komendy Legjonów płk. inż. Leon Berbecki wezwał mnie jeszcze przedtem do siebie, i wyznaczył na komendanta grupy legjonistów kursantów. Wydając mi dyspozycje, płk. Berbecki zapoznał mnie ze swym planem stworzenia kadr lotnictwa polskiego. Po teoretycznem wyszkoleniu na kursie, mieliśmy przejść wyszkolenie praktyczne w lotniczych szkołach niemieckich, aby po ich ukończeniu zająć stanowiska instruktorskie już we własnej szkole lotniczej. Projektowana szkoła miała w szybkim tempie wyszkolić odpowiednią ilość lotników, potrzebnych do obsadzenia własnych formacyj lotniczych.

Wysłuchawszy poleceń i wskazówek mojego przełożonego, — uradowany niezmiernie, że wreszcie ziściły się moje marzenia, — serdecznie podziękowałem płk. Berbeckiemu i zapewniłem go, że dołożę wszelkich starań i sił, by godnie wywiązać się z poruczonego mi zadania.

Legjoniści, wyznaczeni na kurs, mieli zdobyć potrzebną wiedzę teoretyczną i już jako odpowiednio przygotowani, po ukończeniu tego kursu, mieli rozpocząć naukę praktyczną w niemieckich wojskowych szkołach lotniczych.

Pierwsza część programu poszła gładko; legjoniści, z małemi wyjątkami, kurs ukończyli pomyślnie.

Kurs lotniczy był postawiony pod względem nauki bardzo wysoko. Wykładali fachowcy — inżynierowie aeronautyki, profesorowie politechniki i t. d. Ze strony Komendy Legjonów, jako członek zarządu kursów, figurował por. inż. Drewnowski Kazimierz, a jako wykładowca por. inż. aeron. January Bolesławski (dzisiejszy płk. Grzędziński).

Na kursie wykładano: silniki spalinowe, aerodynamikę, aerostatykę, budowę płatowców, wytrzymałość materjałów, meteo-



Karabin maszynowy, ostrzeliwujący samolot nieprzyjaciela.



Zbliża się samolot nieprzyjaciela.

rologię, radio, historię lotnictwa, budowę samochodów, prawo lotnicze, higienę lotnictwa i ratownictwo.

Wojskowe władze legjonowe przykładały dużą wagę do pracy Polskiego Towarzystwa Żeglugi Napowietrznej, a specjalnie do kursów lotniczych, czemu dał wyraz płk. Berbecki w swem przemówieniu na otwarciu kursu, w dniu 1 lutego 1917 roku w sali Stowarzyszenia Techników, witając w imieniu Komendy Legjonów przyszłych lotników Armji Polskiej.

Por. inż. Drewnowski (który był równocześnie profesorem Politechniki Warsz.), umieścił po zakończeniu kursu lotniczego znamienny artykuł w wydanej dla słuchaczy kursu książce pamiątkowej, który możemy przyjąć za wyrażenie poglądów na sprawę budowy i rozwoju lotnictwa polskiego nie tylko por. Drewnowskiego, ale ówczesnych polskich władz wojskowych. Dlatego też uważam za wskazane umieścić tutaj ten artykuł w całości; zezwoli to nam bowiem zaznajomić się ściśle z poglądem ówczesnych sfer wojskowych na sprawę przyszłego lotnictwa polskiego.



Komendant Józef Piłsudski w towarzystwie ks. bisk. Bandurskiego i ks. Lubomirskiego w okopach 5 p. p. leg. na Polskiej Górze.

ZNACZENIE I CEL KURSÓW LOTNICZYCH.

(Artykuł prof. K. Drewnowskiego r. 1917).

„Lotnictwo, znajdujące się w innych państwach już przed wojną w pełni rozwoju, czego dowodem działalność lotników wojskowych na wszystkich frontach bojowych, jest u nas dopiero w zawiązku.

Nie danem było lotnictwu polskiemu, jako takiemu, stanąć w szeregu współzawodników w tworzeniu podstaw teoretycznej i praktycznej sztuki lotniczej, choć i tu uczeni polscy zajęli nieraz wybitne stanowisko, jednak na służbie obcej, nie własnej.

Dziś przychodzimy prawie na gotowe. Możemy — a rzec to musimy — korzystać z pełni doświadczeń przez innych poczynionych, ażeby lotnictwo polskie postawić odrazu na właściwej stopie, odpowiadającej dzisiejszemu stanowi tej dziedziny. Nie



Por. pil. Ludomił Rayski w 1919 r.

znaczy to jednak, abyśmy się brali tylko do pracy wytwórczej, przeciwnie — jest naszym obowiązkiem starać się dorównywać innym narodom na wszelkich polach pracy twórczej.

A do tego potrzeba nam całego szeregu ludzi, pracujących także na niwie lotniczej.

W dwojakim kierunku pójdzie i rozwijać się będzie lotnictwo polskie — jak wogóle każde inne: kierunek sportowy będzie miało lotnictwo cywilne, militarne — wojskowy. Pomiędzy oboma winno istnieć współdziałanie, pomnąc, że w chwili decydującej lotnictwo cywilne przejdzie całkowicie w ręce władzy wojskowej, celem wspólnego służenia Polsce.

Lotnictwo wojskowe rozwijać się będzie w sposób i w ramach, zakreślonych przez organizację wojskową; lotnictwem cywilnem troszczyć się muszą organizacje sportowe, u nas w pierwszym rzędzie Polskie Towarzystwo Żeglugi Napowietrznej. Kontakt jednak obojga wytworzy się sam przez się przez umysły ludzkie, przez pracę rąk ludzkich.

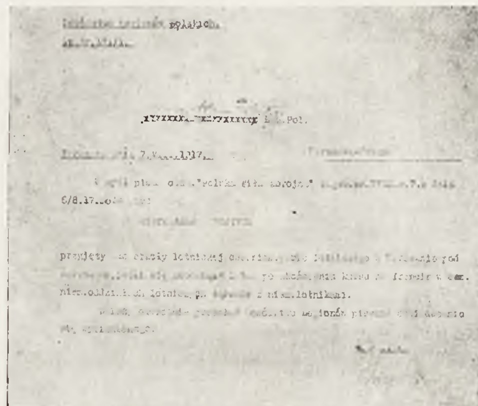
Wiadomości, zdobyte przez naukę i doświadczenie, — czy to zagranicą, czy na własnych politechnikach, gdzie powinny się odbywać wykłady z zakresu lotnictwa w związku z techniką, jednakowo będą przydatne wojsku, jak i sportowi; wiadomości praktyczne z zakresu konstrukcji i budowy płatowców oraz silników, służyć będą jednym i drugim; ludzie wyszkoleni w obsłudze aparatów i obeznani w życiu cywilnem z techniką latania, odsługiwać będą służbę wojskową w tej gałęzi broni, raczej aniżeli w innej, gdyż racjonalne zużytkowanie w wojsku umiejętności danej jednostki znalazło w obecnej wojnie należyte zrozumienie.

Takie współdziałanie miał też na widoku I kurs lotniczy w Warszawie, właśnie zakończony; stąd płynie zainteresowanie się nim polskich władz wojskowych, w tem też leży znaczenie takich kursów w dobie dzisiejszej.

Kursy lotnicze — organizowane przez P. T. Z. N. — mają na celu przygotować przyszłych pracowników na polu lotnictwa. Stojąc na poziomie średniej szkoły technicznej, mają kształcić pilotów i kon-



Por. obs. J. de Beaurain.



Pismo Szefa Sztabu.



Dyplom absolw. Kurs. Lotn.

struktorów, dając im ogólne wiadomości z zakresu teorji lotnictwa, względnie uzupełniając w tym specjalnym kierunku nabyte przez nich gdzieindziej wiadomości fachowe; praktyczne ćwiczenia w obsłudze przyrządów lotniczych i w sztuce latania, również mają wchodzić w program kursów.

Ze względu na szczególne warunki doby obecnej, ta praktyczna strona kursów nie mogła być urzeczywistniona, tylko bowiem osoby wojskowe mogą się teraz posługiwać płatowcami.

Spodziewać się jednak należy, że tych, którzy chcieli nabyć praktyczną sztukę latania, to jeszcze nie minie.

W tworzącem się wojsku polskiem znajdzie się dla nich miejsce w oddziałach lotniczych. Nabyte wiadomości podstawowe będą im w tem wielką pomocą.

W czasach pokojowych będzie już można wszechstronniej, na podstawie zdobytych doświadczeń z pierwszych kursów, opracować organizację kursów lotniczych i przy sprzyjających warunkach nadać im charakter stały, względnie z czasem przekształcić w szkołę aeronautyczną.

Oby pierwsi wychowankowie kursów lotniczych mogli jaknajrychlej uzupełnić tam nabyte dziś wiadomości".

Idąc dalej konsekwentnie w myśl swego programu, Komenda Legjonów postarała się o zezwolenie władz niemieckich na przyjęcie kilku legjonistów, absolwentów kursu P. T. Ż. N. do niemieckiej wojskowej szkoły lotniczej w Warszawie.

Niemcy zgodzili się, ale — jak świadczy poniższe pismo, które w całości przytaczam, — postawili ciężki warunek późniejszego latania na froncie w niemieckich oddziałach lotniczych.

„Dowództwo Legjonów Polskich.

Op. Nr. 171/1.

Warszawa, dnia 7.8.1917.

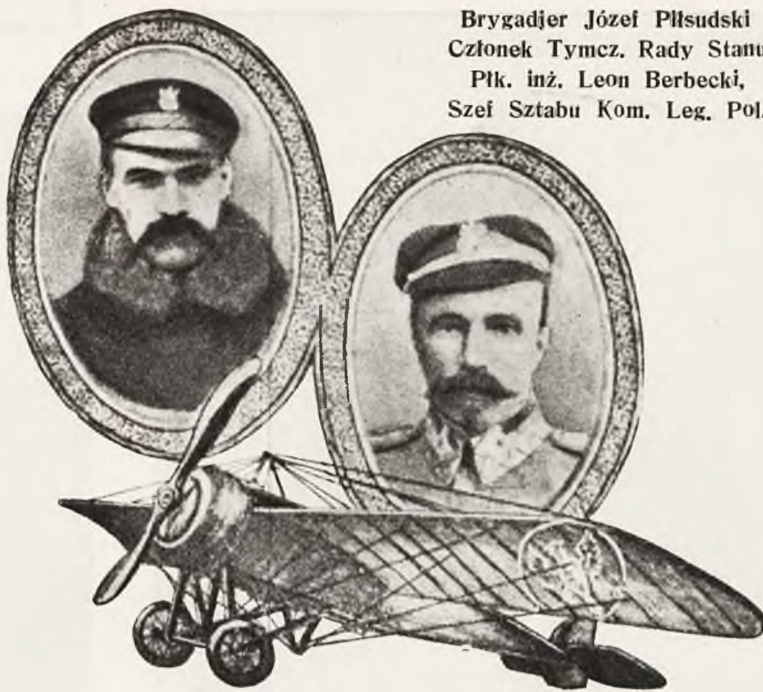
W myśl pisma Oddz. „Polska Siła Zbrojna" Tageb. Nr. 7732. P. 7. z dnia 6.8.1917, może być sierż. Adam Wojtyga przyjęty do szkoły lotniczej ces. niem. parku lotniczego w Warszawie, pod warunkiem, jeśli się zobowiąże latać po ukończeniu kursu na froncie w ces. niem. oddziałach lotniczych, łącznie z niem. lotnikami.

Należy odwrotnie przesłać Dowództwu Legjonów pisemne oświadczenie się wymienionego.

Szef Sztabu Zagórski mjr.".

Warunek, postawiony przez Niemców, był istotnie ciężki, albowiem po ukończeniu szkoły niemieckiej, legjonista miał w perspektywie służbę w oddziałach lotniczych armji niemieckiej, a nie polskiej.

Płk. Berbeckiego już nie było na stanowisku szefa sztabu, nie było więc komu bronić praw polskiego lotnika do służby w armji polskiej, dlatego też widząc, że jasny i mądry plan wyszkolenia lotników dla armji polskiej płk. Berbeckiego został spaczony, zrezygnowałem z przyjęcia tych warunków.



Brygadjer Józef Piłsudski Członek Tymcz. Rady Stanu Płk. inż. Leon Berbecki, Szef Sztabu Kom. Leg. Pol.

Fragment pamiątkowej fotografji Kuratorjum 1-szych Kurs. Lotn.

Kres dalszym poczynaniom w tej dziedzinie przyniosły znane wypadki polityczne 1917 r., a więc kryzys przysięgowy, internowanie legjonistów, i wycofanie pozostałych z Kongresówki do Małopolski.

Dalsze wysiłki w sprawie wyszkolenia legjonistów na lotników, miały jeszcze miejsce z początkiem 1918 roku w Polskim Korpusie Posiłkowym, stworzonym przez Austrjaków z II-ej Brygady Leg. Poczynania te, w postaci lotniczego kursu informacyjnego, pod kierunkiem kpt. Gniadego, zostały przerwane demonstracyjnem przejściem II-ej Brygady przez front w lutym 1918 r. po smutnej pamięci pokoju Brzes-



Okładka pamiątkowego albumu Pierwszych Kursów Lotniczych.



kim, który raz na zawsze zerwał jakąkolwiek nić współpracy legjonistów z Austrją.

Praca, zapoczątkowana tak pomyślnie, została wstrzymana czasowo, by odżyć na nowo w listopadzie 1918 r., już w prawdziwie niepodległej Ojczyźnie.

Ten krótki opis daje nam dostateczny pogląd na sprawę budowy własnego lotnictwa, przed uzyskaniem pełnej niepodległości.

Widzimy z tego, iż władze Legjonowe zdawały sobie jasno sprawę z konieczności rozpoczęcia prac nad budową własnego lotnictwa, oraz przygotowania kadr odpowiednich pracowników i instruktorów lotniczych dla przyszłej armji polskiej.

To samo zrozumienie dla spraw lotnictwa okazała również Polska Organizacja Wojskowa, reprezentowana w Zarządzie kursów lotniczych przez swego oficera, Wacława Denhof-Czarneckiego, udzielając poparcia kursom i delegując na nie licznych swych członków.

W danych warunkach politycznych i materjalnych, zrobiono bardzo wiele. Dzięki P. T. Ż. N. i ówczesnym naszym władzom wojskowym, podjęto po raz pierwszy ideę własnego lotnictwa, przygotowując szereg młodych, zapalnych i ofiarnych sił do służby lotniczej. Wiele z pośród nich pracuje dziś na niwie lotniczej, dzięki hasłu, rzuconemu w 1916 i 1917 r. i pracy nad budową własnego lotnictwa, ówcześnie zapoczątkowanej.

Dziś, kiedy mamy już własne, silne i doskonałe lotnictwo, kiedy wreszcie ziściły się nietylko marzenia, ale realne plany twórców 1916 i 1917 r., z miłem rozrzewnieniem wspominamy te chwile naszych pierwszych poczynań na polu lotniczem. Choć poczynania te, dzięki niezmiernie trudnym warunkom politycznym i materjalnym, napotkały na przeszkody nie do przebycia, niemniej jednak zasługą ich twórców pozostanie, że ideę Polski Skrzydlatej zdążyli wszczepić w umysły i serca ówczesnego społeczeństwa wojskowego i cywilnego, przygotowując go do budowy własnego lotnictwa, w warunkach pomyślniejszych, nie skrępowanych związkiem z tym, czy innym zaborcą.

Świt wolności zastał nas przygotowanych do pracy na tem polu. Szereg byłych legjonistów i peowiaków, służących dziś w lotnictwie na stanowiskach oficerskich i podoficerskich, od najwyższych począwszy, z gen. bryg. pil. inż. L. Rayskim na czele, a na mechanikach eskadr skończywszy, jest tego najlepszym dowodem.

I w tej dziedzinie pracy, może najtrudniejszej i najofiarniejszej, legjoniści poszli za wskazaniem Wodza Narodu, starając się „w wyścigu pracy" nietylko zrównać, ale i przewyższyć w wartości inne lotnictwa.

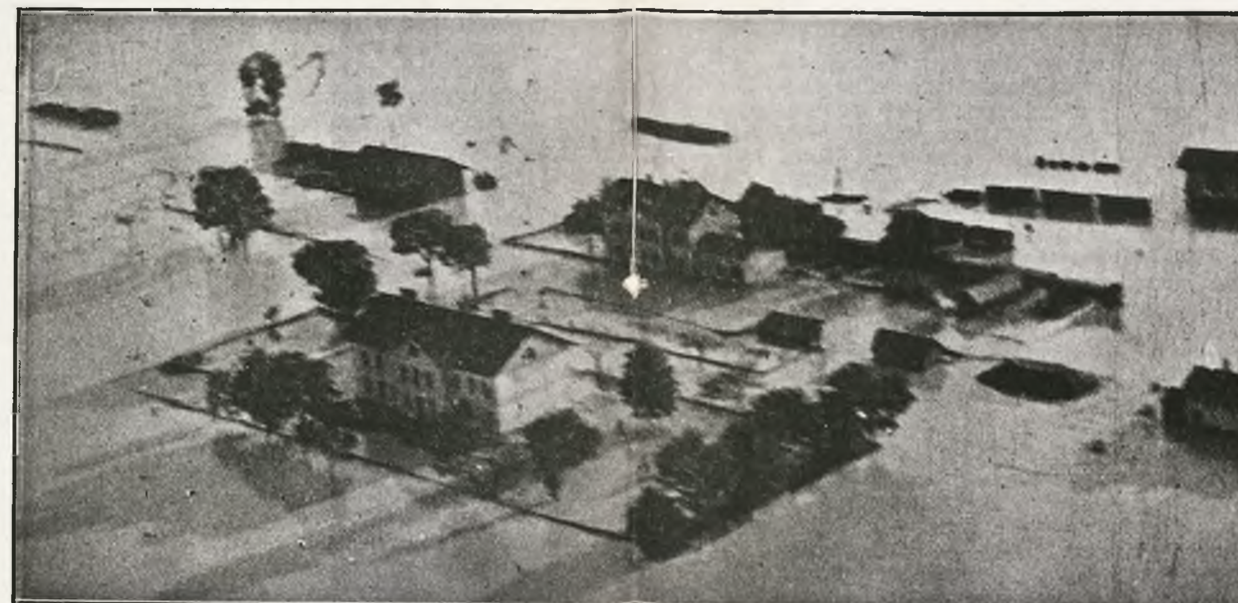
6 sierpnia b. r., święcąc 20-lecie czynu legjonowego, możemy z dumą podkreślić, że i na odcinku pracy lotniczej, legjoniści nie zawiedli pokładanych w nich nadziei.

Adam Wojtyga, mjr. pil.

(fotografje ze zbiorów St. Kammer-Wojtygi)

LOTNICTWO W DNI POWODZI







Chmury coraz gęstsze... ulewa nie ustaje... Jest ciemno, mokro i ponuro... Potoki górskie pęcznieją w oczach. Mętne wody wypełniają całe doliny rzek, walą napotkane na drodze drzewa, toczą przed sobą skalne bryły, przewracają chaty, znoszą tamy i mostki i, oszalałe, pchają to wszystko w niziny, ku Wiśle.

Tam wreszcie, szeroko wychlusnąwszy z koryta, porywają zboża, inwentarz, budynki, ludzi i zwierzęta.

Pod Chabówką tor zerwany...

Połączenie telegraficzne z Zakopanem uszkodzone...

W Nowym Sączu woda zalała elektrownię...

Dalszych wiadomości brak.

Do Nowego Targu nie można dotrzeć.

Ani do Tarnowa.

Zerwało mosty na Paleczce, na Rabie, na Dunajcu.

Utonęło kilka osób... kilkanaście... kilkadziesiąt...

Każda następna godzina starała się prześcignąć poprzednią, rodząc wiadomości coraz straszniejsze.











Ra — tun — ku!

W wilgotnem powietrzu czai się groza.

Od słuchania depesz i radjo powstaje dreszcz i przebiega nawet po plecach wtulonych w miękki fotel w odległych miejscowościach, gdzie grozi — posucha. Ktoś ma „tam" rodzinę, inny — przyjaciół, inny znów jest poprostu człowiekiem, jest Polakiem i ma serce.

A na Podkarpaciu... Owszem, widywano powodzie, ale bądź co bądź, nie tak wielkie. Woda rozlana, sięgała teraz dalej, niż pamięć najstarszych ludzi.

Nie wypogadza się. Może to koniec świata?

Skąd czerpać sił do wytrwania?

„Kto nie umie się modlić, mówi stare przysłowie, niech wypłynie na morze". Teraz zda się morze przyszło do ludzi, by ich uczyć modlitwy.

Autor i Reżyser Świata urządził próbę generalną potopu.

Co się dzieje tam, za ścianą deszczu i, za granicą wezbranych potoków?

Pytanie odciętych od reszty świata ludzi pozostaje bez odpowiedzi. Ani listów, ani telegramów, ani telefonów. Nic. Niewiadome. Lęk.

Oczy zwracają się ku Niebu...

I naraz, przez deszcz i mgłę przedziera się warkot silnika. Samolot!

Więc Bóg wysłuchał! Więc Rząd i społeczeństwo pamięta o zagrożonych! Więc tam, gdzie zdawało się, nikt żywy dotrzeć nie zdoła, przedostały się samoloty, niosąc otuchę, wiadomości i pomoc.

— — — — —

Czy w taką pogodę można było lecieć?

Słyszałem, jak na takie pytania odpowiadał z uśmiechem kpt. Jerzy Bajan:

— Nie wolno było nie dolecieć.

— A mgła?

— Na wysokości 20 — 50 metrów nad wodą niema mgły.

— A góry?

— Od tego są mapy i przyrządy nawigacyjne, by wiedzieć, gdzie się jest.

— A ulewa?

— To męczy i utrudnia, ale nie uniemożliwia lotu.

— Czy było bardzo ciężko?

— — — —

W pierwszych dniach powodzi lotnictwo nawiązało kontakt z odciętemi miejscowościami. Potem — utrzymywano stałą łączność i pomagano w akcji ratowniczej. Wożono pocztę, zrzucano żywność, odzież, opatrunki. Latali piloci wojskowi. Niosły pomoc samoloty linji lotniczych „Lot". Lotnicy klubowi nie pozostawali w tyle za swymi kolegami zawodowymi. Lotnictwo i tym razem nie zawiodło. **7.13**





Samoobrona przeciwlotniczo-gazowa ludności cywilnej

Organizacja obrony przeciwlotniczo-gazowej przewiduje, między innemi, powołanie komendantów obrony przeciwlotn. biernej dla wszystkich objektów w mieście, bez względu na wielkość i znaczenie danego objektu. Myślą przewodnią organizacji opl. biernej jest samowystarczalność objektu pod względem opl. biernej w stopniu zależnym, przedewszystkiem, od wielkości objektu i jego znaczenia, oraz od możliwości finansowych.

Zasady te dotyczą nietylko objektów przemysłowych, urzędów państwowych, szpitali, instytucyj prywatnych i t. p., lecz zarówno i domów, mieszczących w sobie prywatne mieszkania ludności cywilnej miasta.

Możliwość samoobrony przed skutkami napadów lotniczych każdego domu w mieście, ma olbrzymie znaczenie chociażby z tego powodu, że niezawsze można będzie liczyć na natychmiastową pomoc wszelkich służb i pogotowi zorganizowanych dla celów obrony ogólno-miejskiej i nieraz trzeba będzie własnemi siłami, przynajmniej narazie, zagwarantować bezpieczeństwo mieszkańców domu.

Pozatem, w wypadkach mniejszej wagi, kierownictwo opl. biernej domu będzie musiało radzić sobie samo, gdyż wzywanie pomocy miejskich służb opl. biernej może mieć miejsce jedynie wtedy, gdy własne siły i środki okażą się niewystarczającemi do zlikwidowania skutków napadu lub zabezpieczenia mieszkańców domu.

Organizacja opl. biernej na terenie każdego domu polega przedewszystkiem na zorganizowaniu komitetu domowego obrony przeciwlotniczo-gazowej, oraz na powołaniu komitetu opl. biernej domu.

Komitet domowy wybierany jest z mieszkańców danego domu. Zadaniem komitetu domowego jest pomoc w zorganizowaniu opl. biernej domu, zainteresowanie i wciągnięcie do tych prac mieszkańców domu, oraz uświadomienie ich w takim stopniu, by zrozumieli wszyscy, że zorganizowanie i przeprowadzenie obrony domu będzie możliwe tylko w drodze wspólnego wysiłku.

Komendanci domów opl. biernej powinni być zatwierdzeni przez władze administracji ogólnej. Kierują oni pracami, związanemi z przygotowaniem domu do wymagań obrony przeciwlotniczej biernej.

Z chwilą alarmu, komendant opl. biernej domu staje się faktycznym i jedynym kierownikiem obrony mieszkańców domu i ich mienia. Jemu podlegają wszystkie służby opl. biernej zorganizowane na terenie domu, on dysponuje wszelkiemi urządzeniami obrony na terenie domu i jego rozkazy muszą być bezapelacyjnie wykonywane przez wszystkich mieszkańców i służby opl. domu.

W ostatnim numerze Biuletynu Gazowego umieszczony jest artykuł, dotyczący komitetów domowych i jak mi jest wiadomo, zaprojektowano szereg artykułów, wyczerpujących wszelkie zadania komitetów domowych i komendantów opl. biernej domów, tak w okresie przygotowawczym, jak w okresie pogotowia opl. i w związku z powyższem uważam, że zaznajomienie się i przestudjowanie tych artykułów przez ogół, a zwłaszcza tych, którzy zostaną wybrani, czy też powołani do organizowania wspomnianej obrony, jest wielce pożądane. Ułatwi to znacznie wykonanie trudnego i odpowiedzialnego zadania, wskazując, co i w jaki sposób należy wykonać. Zadanie komendanta opl. biernej domu, odpowiedzialnego w okresie alarmu za całokształt obrony danego domu, jest ciężkie i odpowiedzialne.

Jednak niewszyscy zdają sobie z tego sprawę, gdyż niedostatecznie orjentują się w tem, jakie sytuacje mogą mieć miejsce na terenie domu w razie napadu lotniczego.

Aby uwypuklić rolę komendanta opl. biernej domu w czasie napadu i zarazem podkreślić konieczność odpowiedniego wyboru kandydatów na to stanowisko, oraz niezbędność ich przeszkolenia, postaram się na konkretnym przykładzie wykazać trudność sytuacji, w której może on się nieraz znaleźć.

Przy uszkodzeniu domu zapomocą środków burzących, lub, gdy rozszerzający się pożar, spowodowany bombami zapalającemi, nie zostanie opanowany, zajdzie nieraz konieczność przeprowadzenia mieszkańców domu do najbliższych schronów, wskazanych przez komendanta opl. biernej danej dzielnicy. Jednocześnie teren domu, lub droga prowadząca do schronów, może być zagazowana.

W tej sytuacji, zadanie komendanta opl. biernej domu, będzie bardzo trudne, gdyż z jednej strony położenie wymaga opuszczenia domów, z drugiej zaś, szybkie zorientowanie się i powzięcie odpowiedniej decyzji, utrudnione jest tem, że ma się do czynienia z kobietami, nieraz dziećmi, starcami przeczulonemi i zdenerwowanemi w najwyższym stopniu grozą położenia, a oprócz tego, ludzie ci nie będą posiadali przeważnie sprzętu obrony indywidualnej.

A więc w danym wypadku jedynie stanowczość, energja, spryt oraz szybka decyzja komendanta domu mogą zapewnić rozwiązanie tego zadania w sposób najwięcej celowy i warunkujący najmniejsze zamieszanie i straty w ludziach.

Jasne jest jednak, że mieszkańcy domu powinni być zawczasu pouczeni o prymitywnych środkach i sposobach osobistej obrony przed środkami chemicznemi. Prócz tego, komendant powinien również zawczasu ustalić plan działania w razie powstania omówionego wypadku, o czem mieszkańcy muszą być powiadomieni.

Plan ten powinien przewidywać: 1) sposób powiadomienia mieszkańców o konieczności opuszczenia domu, 2) sposób opuszczenia domu, t. j. partjami lub w inny sposób , 3) poza tem może być ustalone np. miejsce zbiórki mieszkańców domu, 4) trzeba będzie przewidzieć pomocników, którzy przeprowadzą poszczególne partje, w tym wypadku można wykorzystać służbę porządkową, 5) należałoby przewidzieć pomoc w razie wstrząsów nerwowych, nieraz szału i t. p., 6) gdy nie będzie możliwe ominąć terenów skażonych należy przewidzieć możność chociażby częściowego odkażenia, zwłaszcza w miejscach najwięcej skażonych i w czasie b. szybkim, lub dążyć do zmniejszenia działania środków chemicznych, zapomocą zasypania powierzchni skażonych ziemią, zmycia wodą, przykrycia deskami, wogóle tem, co będzie pod ręką i co może być zastosowane natychmiast.

Trudno jest wyszczególniać wszystkie sposoby, które można w danej chwili zastosować, będzie to zależało od warunków i pomysłowości komendanta domu.

Jeżeli zważymy, że powzięcie odpowiedniej decyzji i wykonanie powyższych czynności będzie musiało być dokonywane w czasie trwania napadu lotniczego, oraz biorąc pod uwagę stan moralny ludzi, z którymi będzie się miało do czynienia, nie jest trudno wyciągnąć stąd wniosek, jak ważną rzeczą jest odpowiednie zorganizowanie obrony każdego domu i z jakim rozmysłem należy wybrać komendanta opl. biernej domu.

Dlatego też jeszcze raz należy podkreślić celowość akcji, zapoczątkowanej przez L. O. P. P. na łamach Biuletynu Gazowego, gdyż komendanci domów znajdą tam wskazówki, dotyczące powierzonych im funkcyj w czasie pokoju i rozwiązanie niektórych zagadnień i sposobów obrony w groźnych chwilach napadów lotniczych.

Władysław Jercho,
mjr. W. P. w st. sp.

Z zagadnień obrony przeciwlotniczo-gazowej miast

Gdyby wojna światowa trwała dłużej, niż w rzeczywistości, komunikaty Kwater Głównych armij walczących przyniosłyby wieści o całym szeregu napadów lotniczych na wnętrza krajów nieprzyjacielskich, o zniszczeniu, jakieby te napady za sobą pociągały. Lotnictwo bowiem, z dnia na dzień potężniejące, stawało się tą bronią, na której działanie, obezwładniające ducha ludności kraju nieprzyjacielskiego, coraz bardziej liczyły sztaby. Nie mogąc uzyskać przewagi własnych sił lądowych nad siłami przeciwnika, starano się zapomocą napadów lotniczych przełamać ducha narodu i doprowadzić w ten sposób do poddania się pozbawionego oparcia w społeczeństwie rządu nieprzyjacielskiego, narzuconym mu warunkom zawarcia pokoju.

Wojna skończyła się, a ludność państw walczących została uwolniona od udręczeń i skutków coraz częstszych napadów lotniczych. Jednak groźba nowej wojny, mimo powołania do życia Ligi Narodów, **nie została usunięta.**

W takich warunkach żadne państwo nie chce być zaskoczone wrazie wybuchu wojny, to też we wszystkich krajach lotnictwo rozwija się intensywnie.

Rozpatrzmy teraz, czem może zagrażać dzisiejsze lotnictwo wojskowe krajowi nieprzyjacielskiemu.

Postępy techniki w dziedzinie lotnictwa pozwalają już dzisiaj na zabieranie na samolot wielotonnowego ładunku, a jeżeli wziąć przytem pod uwagę liczebność lotnictwa w poszczególnych państwach, łatwo można dojść do wniosku, jak wielkie ilości środków niszczących można przenieść nad kraj nieprzyjacielski w czasie jednego napadu.

Środki te są bardzo groźne. Poza bombami burzącemi, dochodzącemi do 2000 kg. wagi, oraz bombami gazowemi, które mogą być rzucane w dużych ilościach, największem może niebezpieczeństwem będą zagrażały **bomby zapalające**, których jeden samolot może zabrać tysiąc i więcej, niecąc naraz setki pożarów, trudnych w takiej ilości do opanowania.

Wprawdzie dobrze wyposażona obrona przeciwlotnicza zmniejsza do możliwego minimum przenikanie samolotów nieprzyjacielskich nad miasta i objekty szczególnie ważne, ale zawsze będzie istniała możli-

wość wyrządzenia dużych strat i przez te samoloty, którym uda się przedrzeć przez pierścień obrony przeciwlotniczej czynnej.

Jasnem się staje, że **ludność cywilna**, wobec zagrożenia ze strony lotnictwa nieprzyjacielskiego, **musi być przygotowana do obrony** przed niszczącemi skutkami napadów lotniczych. Nad tem zagadnieniem prowadzone są głębokie studja, a dotychczas ustalone sposoby sprawdzane są w czasie ćwiczeń obrony przeciwlotniczej (opl.), organizowanych przez władze. Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej współpracuje z władzami nad zorganizowaniem i przygotowaniem obrony przeciwlotniczo-gazowej na wypadek nalotów nieprzyjacielskich.

Według ustalonych dotychczas zasad, obrona przeciwlotniczo-gazowa ludności cywilnej przewiduje szereg środków i czynności, które zmierzają do zapewnienia ludności bezpieczeństwa w czasie nalotów nieprzyjacielskich.

Wrazie grożącego napadu lotniczego, na „alarm lotniczy", podany zapomocą zapowiedzianego sygnału, cały ruch w mieście ustaje: pojazdy zjeżdżają z ulic według wskazówek policji i straży bezpieczeństwa do bram i na uprzednio przygotowane przez komendę opl. miejsca; przechodnie szybko zdążają do przygotowanych zawczasu schronów publicznych, ci zaś, którzy znajdują się w bezpośredniej bliskości swego mieszkania, chronią się w tej jego części, która uprzednio była dokładnie uszczelniona, czyli w t. zw. pomieszczeniu uszczelnionem.

Wszelkiego rodzaju **pojazdy, tramwaje pociągi**, stojące na dworcu, należy wtedy **opuścić i udać się do najbliższego schronu**, który będzie oznaczony odpowiednim napisem, lub zostanie wskazany przez funkcjonarjuszy służby bezpieczeństwa. Nad pojazdami pieczę roztoczy policja i straż obywatelska.

W instytucjach i urzędach interesanci, zaskoczeni alarmem lotniczym, powinni **podporządkować się organom opl. danego gmachu** i udać się na ich wezwanie do schronu, lub pomieszczenia uszczelnionego w obrębie gmachu.

W szkołach dziatwą opiekują się nauczyciele, którzy według przewidzianego planu odprowadzają młodzież do pomieszczeń przeciwgazowych.

Chorzy w szpitalach również mają zapewnioną opiekę i obronę przed gazami.

Zdążanie do schronów i pomieszczeń uszczelnionych musi odbywać się szybko, ale **bez paniki**, która udziela się otoczeniu. **Nie wolno biec**, gdyż w pomieszczeniach uszczelnionych ilość powietrza jest ograniczona, a człowiek po biegu zużywa go trzykrotnie więcej, niż normalnie. Z tego też względu w pomieszczeniu uszczelnionem należy **zachowywać się spokojnie.**

Żeby zapewnić wszystkim nie posiadającym masek przeciwgazowych skuteczną obronę przed gazami bojowemi na wypadek wojny, należy jeszcze w czasie trwania pokoju przygotować odpowiednią ilość pomieszczeń uszczelnionych i schronów przeciwgazowych, to znaczy, że trzeba wybrać nadające się do tego celu pomieszczenia i przystosować je.

W porze wieczornej na sygnał „alarmu lotniczego", należy światła pogasić lub zmniejszyć do minimum i w tym ostatnim wypadku **dokładnie zasłonić okna**, nieprzeświecającemi tkaninami lub grubym czarnym papierem. Jest to najważniejszy szczegół obrony przeciwlotniczej wieczorem i w nocy, kiedy napady lotnicze są szczególnie groźne z powodu trudniejszej obrony przeciwlotniczej czynnej. Wszelkie światła, widoczne nazewnątrz, ułatwiają lotnikowi orjentację i wskazują mu, że jest nad osiedlem. Miasto, tonące w ciemnościach, mniej ucierpi od lotnictwa nieprzyjacielskiego, nie pozwalając mu należycie zorjentować się.

Cała ludność obowiązana jest pozostawać w pomieszczeniach przeciwgazowych tak długo, dopóki alarm nie będzie odwołany.

Odwołanie alarmu podane będzie zapomocą sygnału dźwiękowego, uprzednio ustalonego przez właściwe władze i ogłoszonego publicznie; zapowiedziane będzie również drogą radjową i przez organa służby bezpieczeństwa.

Po odwołaniu alarmu, pomieszczenia przeciwgazowe należy przewietrzyć, poczem można powrócić do normalnych zajęć. W ruchu ulicznym ludność powinna ściśle przestrzegać zarządzeń organów bezpieczeństwa i nie utrudniać im pracy.

Stosowanie się do zarządzeń władz i do wskazówek ich organów, jest niezbędnym warunkiem powodzenia obrony przeciwlotniczo-gazowej ludności cywilnej. Umiejętność obrony przed skutkami napadów lotniczych nie na wiele mogłaby się przydać, gdyby z chwilą zaalarmowania miasta, powstała panika i zamieszanie. Wywołanie paniki wśród ludności cywilnej jest również jednym z celów napadów lotniczych i jest to bardzo skuteczny środek pokonania oporu państwa napadanego i zgniecenia siły moralnej jego ludności.

Ludność opanowana, ze spokojem stosująca się do zarządzeń władz niewątpliwie przetrwa chwilę niebezpieczeństwa i obroni się skutecznie.

Stefan Mieszkowski.

Gazy w służbie bezpieczeństwa publicznego

Mimo uroczyste zapewnienia i traktaty międzynarodowe o nieużywaniu broni chemicznej, na całym świecie odbywają się — oczywista w wielkiej tajemnicy, w głębi dniem i nocą strzeżonych laboratorjów w wojskowych zakładach gazowych, lub też w fabrykach prywatnych, mających współdziałać z armją w razie wojny — badania nad udoskonaleniem tych groźnych środków niszczących.

Natomiast szersza publiczność nie wie wcale, że doświadczenia laboratorjów wojskowych, mające zapewnić bezpieczeństwo państwa w razie wojny, oddają poważne usługi już w czasie pokoju dla niektórych dziedzin życia rolniczego lub handlowego, niemającego nic wspólnego z wojną.

Ciekawe wiadomości na ten temat przyniosło ostatnio jedno z pism amerykańskich, w którem przedstawiono pomoc, jakiej udzieliła służba gazowa armji Stanów Zjednoczonych władzom policyjnym w walce z przestępczością.

W Ameryce Północnej istnieje obecnie plaga napadów bandyckich na drobniejsze banki, względnie na kasjerów najrozmaitszych instytucyj, przeważnie finansowych. Przestępcy zjawiają się przed kasą z rewolwerami w garści i żądają oddania gotówki, działają zaś z taką determinacją, szybkością i energją, że kasjer dosłownie nie może uczynić ani jednego ruchu dla własnej obrony i nawet nikt go o to nie wini. Wszelkie alarmowanie policji zapomocą sygnałów jest mało celowem, dlatego, że bandyci mają przed drzwiami banku samochód z silnikiem w ruchu i w ciągu paru sekund mogą się znaleźć w następnej dzielnicy i utonąć w potoku samochodów wielkich ulic miasta.

Od pewnego czasu banki zastosowały nowe urządzenia gazowe i, jak można sądzić z rezultatów dotychczasowych, zdobyto nareszcie środek radykalny w walce z bandytyzmem. Pozornie wszystko odbywa się po dawnemu: kasjer podnosi ręce do góry, tak, jak mu kazano, podaje paczki banknotów i nie wykonywa żadnego ruchu dla własnej obrony, jednocześnie jednak nogą naciska na guzik, znajdujący się w podłodze i... w tym samym momencie po drugiej stronie okienka wyładowuje się nagle chmura gazu łzawiącego, który otacza postacie napastników. Z tą chwilą, zalewając się łzami, stają się oni całkowicie bezbronni, aczkolwiek ich zdrowiu nie szkodzi to w najmniejszym stopniu, zaś personel banku może ich z łatwością rozbroić i dostarczyć policji. Podobne wypadki zdarzyły się w ostatnich miesiącach już kilkakrotnie, co daje policji amerykańskiej duże atuty w walce z przestępczością.

Stosowanie gazów łzawiących jest poza tem nader rozpowszechnione dla ujęcia przestępców, stawiających opór; system ten pozwala na zupełnie bezpieczne rozbrojenie i unieszkodliwienie stawiającego opór przestępcy.

chlor-pik.

Dalsze listy ofiar na zakup samolotu Braci Adamowiczów

LISTA II

ofiar, nadesłanych do Komitetu Zakupu Samolotów Braci Adamowiczów:
(na ręce Pana Generała)

14.VII. Dr. Med. Mina Haller, Stanisławów, zł. 5. Władysław Szalecki (Pracown. Kol. st. Rzytanów), zł. 19.15, Woj. Stow. Podofic. w st. spoczynku, Bielsko, zł. 5.

LISTA III

ofiar, wpłaconych gotówką w biurze Komitetu Zakupów Samolotu Braci Adamowiczów:

16.VII. Dom Bankowy D. M. Szereszowski Warszawa — zł. 500, Dyr. Leon Kirszenberg, Warszawa — zł. 50.

LISTA IV

dochodów uzyskanych z imprez na cele Komitetu Zakupu Samolotu Braci Adamowiczów:

9.VII. Zbiórka w kawiarni S. I. M., Warszawa — zł. 130.57.
12.VII. Sprzedaż fotografij w Lunaparku, Warszawa — zł. 4.
13.VII. Dochód z przedstawienia w kinie „Atlantic", Warszawa — zł. 253.87.
16.VII. Pokaz samolotu w Łobzowiance od 8 — 12.VII — zł. 1522.20.

Ofiary na zakup samolotu braci Adamowiczów prosimy przekazywać na konto P. K. O. Nr. 28.999.

KRONIKA KRAJOWA

Z SZYBOWNICTWA.

Nasi szybownicy nie ustają w zdobywaniu coraz to lepszych wyników sportowych i technicznych. Jeszcze nie przebrzmiały echa rekordów Mynarskiego i p. Modlibowskiej, o których pisaliśmy w ostatnim numerze „Lotu", gdy mamy już do zanotowania nowe, rekordowe wyczyny. Tym razem odnoszą się one do najciekawszej i najcenniejszej dziedziny, mianowicie dotyczą długości lotu bez silnika.

W dniu 22 lipca b. r. podjęto w dwóch ośrodkach szybowcowych lwowskich, w Ustjanowej i we Lwowie, próby pobicia dotychczasowego rekordu długości lotu, który wynosił 84 km. i należał do Piotra Mynarskigo.

W Ustjanowej wystartował na szybowcu „Komar" kpt. inż. M. Bleicher, znany pilot i konstruktor szybowcowy, który wsławił się na ostatnim meetingu lwowskim pierwszy raz w Polsce wykonaną akrobacją na szybowcu.

Po półtoragodzinnym locie, pilot napotkał burzę, na której czele lecąc, przebył odległość 96 km., z Ustjanowej do Hacewia (na północo-wschodzie Jaworowa). Nie są nam jeszcze znane szczegóły tego lotu. Wiemy tylko, iż lądowanie było przymusowe: kpt. Bleicher wyszedł z chmury gradowej do ziemi korkociągiem... Poza tem wiemy, iż kpt. Bleicherowi udało się osiągnąć 3.000 wysokości.

Z lotniska lwowskiego wystartował jeden z asów Bezmiechowej, p. Bolesław Baranowski. Szybowiec (SG — 28, konstr. inż. S. Grzeszczyka), po odczepieniu się od samolotu na 300 m., osiągnął w bardzo krótkim czasie wysokość 2,000 m., lecąc przed czołem burzy. Posuwający się z dużą szybkością front burzowy, pognał p. Baranowskiego na północny wschód. Pilot w ciągu niespełna dwóch godzin przeleciał 106 i pół kilometra, lądując w Koniuchach, na zachód od Łucka.

W ten sposób polski rekord długości lotu przekroczył 100 km. Jednocześnie p. Bolesław Baranowski lotem tym uzyskał najwyższą kategorię pilota szybowcowego — (kat. D) i wszedł do grona dwudziestu kilku asów szybownictwa światowego.

Obecne polskie rekordy szybowcowe przedstawiają się następująco:

Rekord odległości — 106,5 km. — Bolesław Baranowski na szybowcu SG — 28.

Rekord długotrwałości lotu — 11 godz. 58 min.—P. Mynarski, na szybowcu SG—3.

Rekord długotrwałości lotu z pasażerem — 4 godz. 33 min. — Piotr Mynarski, na szybowcu CW — 4.

Ogółem polskie szybownictwo ma już za sobą jeden przelot żaglowy ponad 100 km., 4 ponad 50 km., oraz 3 loty czasowe ponad 10 godzin i 17 lotów o uzyskanej wysokości ponad 1.000 m. nad miejsce startu. W tej ostatniej kategorji lotów, wyróżnili się szybownicy warszawscy, z p. Oleńskim na czele.



Kpt. inż. M. Bleicher.



Bolesław Baranowski, pil.

Międzynarodowe rekordy szybowcowe, będące w posiadaniu Niemców, wynoszą obecnie:

Długość lotu — 350 km. (Hirth w ub. mies.).

Długotrwałość z powrotem na miejsce startu — 36 godzin 35 min. (K. Schmidt 3—4.VIII 1933 r.).

Wysokość ponad miejsce odczepienia się — 3.850 m. (Dittmar w Brazylji, 17.II r. b.).

Ciekawsze jeszcze będzie porównanie rekordów francuskich, angielskich i rosyjskich z początku bież. roku:

	franc.	ang.	ros.
Długość lotu	32 km.	88 km.	— km.
Długotrwałość	8 g.	7 g. 22 m.	17 g. 41 m.
Wysokość	—	1898 m.	2.230 m.

J. O.

W otoczeniu oficerów polskich stoją pp.: Meżeninow, Zast. Szefa Szt. Gł., Chrypin, Szef Szt. Lotn. i Anwelt, Szef Wydz. Transp. Lotn. Cywilu., którzy przylecieli dn. 28 lipca z wizytą do Warszawy na czele 26-ciu lotników Z. S. S. R.



ZE ŚWIATA

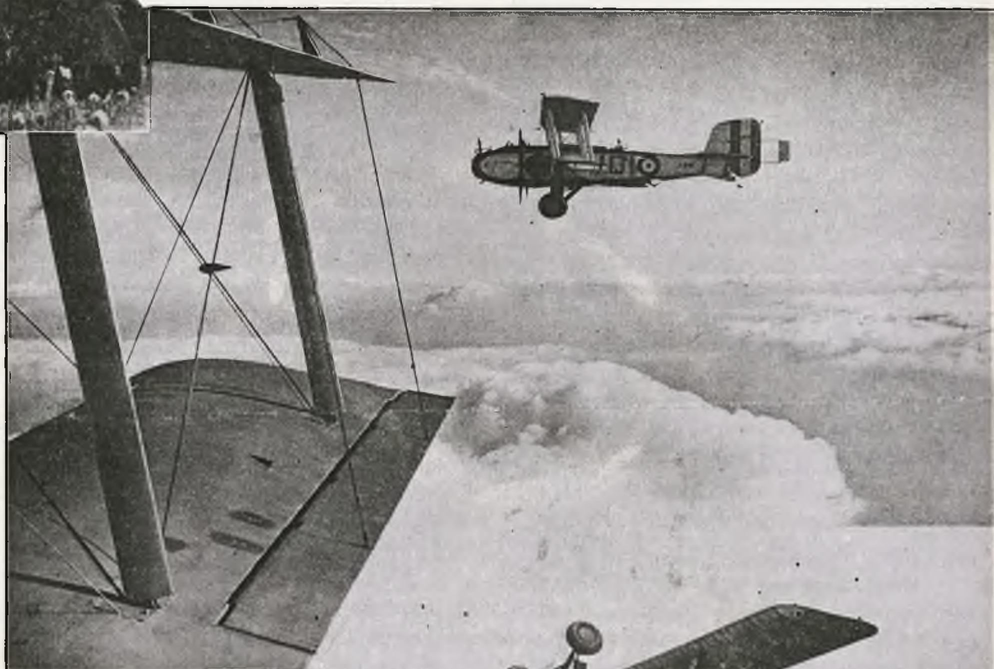




Na lotnisku w Hatfield (Anglja), odbyły się w ostatnich dniach pokazowe loty nowego samolotu komunikacyjnego de Havilland, wyposażonego w cztery silniki. Jak donosi prasa angielska, jest on obecnie największym samolotem komunikacyjnym w Europie.

Lotnik angielski, John Grierson na samolocie Fox „Moth" rozpoczął swój lot z Anglji do Kanady, drogą północną i startując z Londonderry (Anglja), wylądował na Reykjawik (Islandja), przebywając w ten sposób pierwszy etap swojej drogi.

Towarzystwo komunikacji lotniczej „TWA" w Stanach Zjednoczonych doprowadziło szybkość podróżną swoich samolotów na trasie Nowy Jork — Chicago do wysokości 288 km/godz. Obsługują linję dwusilnikowe samoloty Douglas. Jeden z samolotów tego typu, który rozpoczął swoją służbę przed rokiem, przewiózł przeszło 5000 osób.



W ostatnich wielkich ćwiczeniach obrony przeciwlotniczo-gazowej w Londynie, brało udział 200 samolotów bombardujących. Oddziały obrony rozporządzały reflektorami i aparatami podsłuchowemi. Obok dwusilnikowy samolot bombardujący nad Londynem. U dołu — aparaty podsłuchowe i k. m.

Lotnictwo wojskowe Stanów Zjednoczonych ostatnio dokonało dwa rajdy długodystansowe.

Jednego rajdu dokonało 12 wodnosamolotów, startując z San Diego (Kalifornja) i lądując w Fairbanks (Alaska). Drugiego — eskadra 10 samolotów wywiadowczych i bombardujących (samoloty Martin, silniki Wright), startując z Washingtonu etapami, dotarła również do Alaski i w Fairbanks spotkała się z wodnosamolotami pierwszej grupy.

25-ta rocznica historycznego przelotu Blériota nad kanałem La Manche została uczczona oryginalnym wyczynem lotniczym dnia 25 lipca 1934 roku. Angielski pilot Geoffrey Tyson odbył przelot nad kanałem na plecach, startując z Lympne i przelatując nad pomnikiem Blériot'a, okrążając go trzykrotnie. Dopiero nad miejscem lądowania w St. Inglebert (Francja), lotnik przywrócił samolot do normalnej pozycji.





KRONIKA L. O. P. P.



Na zdjęciu Prezes Zarządu Głównego LOPP i Centralnego Komitetu Fundacji ku czci ś. p. por. Żwirki i ś. p. inż. Wigury, Generał Dyw. inż. Leon Berbecki, przyjmuje zebrane przez spółdzielców fundusze od delegacji Komitetu Wykonawczego Zbiórki. Stoją (od lewej): kierownik propagandy, E. Zaleski, Sekretarz Gen. St. Dippel, Prezes Gen. inż. L. Berbecki, Prezes Dyr. J. Jasiński, Skarbnik Dyr. D. Kuszewski, kierownik zbioru na prowincji B. Zawadzki.

CZŁONKOWIE L. O. P. P. A „ŚWIĘTO WARSZAWY".

W dniach od 4 do 17 sierpnia b. r. włącznie odbędzie się „Święto Warszawy", organizowane przez Towarzystwo Festivali Artystycznych w Polsce.

Zarząd Główny L. O. P. P., chcąc ułatwić wszystkim członkom L. O. P. P. przybycie w tym okresie do Warszawy i wzięcie udziału w uroczystościach, wszedł w kontakt z organizatorami i uzyskał zniżkę 25 proc. od sprzedawanych karnetów uczestnictwa w „Święcie Warszawy". Zniżka ta przysługuje wyłącznie członkom L. O. P. P. i jest jedyną zniżką od ceny karnetów, udzieloną przez Tow. Festivali Artystycznych.

Cena nominalna karnetu uczestnictwa w „Święcie Warszawy" wynosi zł. 20, z czego Liga otrzymuje karnety po cenie zł. 15 za sztukę, sprzedaje zaś członkom LOPP po zł. 16. Zysk przeznaczony jest na zakup samolotu Braci Adamowiczów.

Ulgowe karnety przysługują wyłącznie członkom LOPP.

Sprzedaż karnetów trwać będzie do dnia 17 sierpnia b. r. włącznie.

Program „Święta Warszawy" przewiduje cały szereg ciekawych imprez, koncertów, widowisk teatralnych, zawodów sportowych i t. p.

Na szczególne podkreślenie zasługują następujące kupony, zawarte w karnecie:

1) kupon, uprawniający do zniżki kolejowej, wynoszącej 60 — 70 proc. normalnego biletu kolejowego na wszystkie pociągi i wszystkiemi klasami z dowolnej stacji do Warszawy i z Warszawy z powrotem do dowolnej stacji w każdym dniu Festivalu (4 — 17.VIII).

2) kupon na 20 bezpłatnych przejazdów tramwajowych w Warszawie, w czasie od 4 do 17 sierpnia b. r.

3) kupon na 20-proc. zniżkę kwaterunkową. Kwatery będą wskazane przez Związek Propagandy Turystycznej m. st. Warszawy.

4) kupony na bezpłatne wyżywienie w ciągu jednego dowolnego dnia w okresie 4—17 sierpnia w Warszawie oraz bony na 20% zniżkę w najlepszyc
ny na 20% zniżkę w najlepszych zakładach gastronomicznych stolicy.

5) kupony, dające 50-proc. zniżki do wszystkich teatrów, kinoteatrów i na koncerty.

6) bezpłatne zwiedzenie miasta i jego zabytków, oraz wystaw i muzeów.

7) zniżki na wszystkie imprezy sportowe w czasie Festivalu.

Właściciel karnetu może korzystać indywidualnie ze wszystkich ulg i nie będzie krępowany żadnemi względami organizacyjnemi, o ile nie zechce z nich korzystać. Jedynie zwiedzenie wystawy „Polska i Polacy w świecie" jest obowiązujące dla uzyskania powrotnej ulgi kolejowej.

Poza uprawnieniami, wymienionemi w załączonym programie, karnet zawiera kupony premjowe o dużej wartości:

1. Każdy 50-ty posiadacz karnetu wg. kolejności zgłoszenia przyjazdu do Warszawy, otrzyma bezpłatnie dwutygodniowy pobyt w pensjonacie w uzdrowisku podwarszawskiem.

2. Każdy 99-ty, otrzyma zwrot kosztów biletu powrotnego do dowolnej stacji kolejowej w całym kraju, w tej samej klasie, którą przyjechał do Warszawy.

3. Każdy 255-ty otrzyma bezpłatny przejazd luksusowym statkiem z pełnem wyżywieniem z Warszawy do Gdyni i z powrotem.

4. Każdy 399-ty otrzyma bezpłatny przejazd z pełnem wyżywieniem na wycieczce morskiej zagranicznej (bez paszportu zagranicznego i wiz), urządzanej przez Polską Linję Okrętową.

Premje będą przyznawane według kolejności zgłoszeń przyjazdu uczestników do Warszawy, przyczem kolejność stwierdzana będzie wobec notarjusza i przedstawiciela Generalnej Dyrekcji Loterji Państwowej.

ZARZĄD GŁÓWNY LOPP NA OFIARY POWODZI.

Wobec katastrofalnej klęski powodzi, która nawiedziła wielkie obszary kraju, Zarząd Główny LOPP, przekazał do dyspozycji Ogólnopolskiego Komitetu Pomocy Ofiarom Powodzi sumę zł. 5000.

SAMOLOT „SPOŁEM".

W grudniu r. b., z inicjatywy Rady i Zarządu Związku Spółdzielni Spożywców R. P. powstał projekt ufundowania przez spółdzielczość spożywców samolotu z nazwą „Społem", przeznaczonego na tegoroczny Challenge.

Aczkolwiek projekt ten był niespodzianką w świecie spółdzielczym, realizowany jest szybko i sprawnie. W zbiórce spółdzielczej uczestniczyły najszersze warstwy polskiego społeczeństwa spółdzielczego. Nawet z najbiedniejszych okręgów wiejskich i bezrobotnych ośrodków robotniczych płynęły składki do spółdzielni, zebrane z groszowych ofiar wielu tysięcy członków. Członkowie spółdzielni zrzekali się nieraz dywidend z nadwyżek, przeznaczając je całkowicie lub częściowo na samolot spółdzielczy.

Dotychczasowa akcja zbiórkowa dała w wyniku sumę zł. 45.000,- która przekazana została do Centralnego Komitetu Fundacji ku czci śp. por. Żwirki i śp. inż. Wigury. Dalsza zbiórka w toku.

Prezydjum Centralnego Komitetu przyznało spółdzielcom tytuł fundatora samolotu Challenge'owego, z prawem umieszczenia na samolocie nazwy z odpowiednim napisem.

„ORŁY NAPOWIETRZNE".

Zarząd Główny L. O. P. P. zawiadamia, iż p. Jan Kraśny w Poznaniu wydaje miesięcznik p. t. „Orły Napowietrzne" i rozsyła go placówkom L. O. P. P. z propozycją abonowania.

Ze względu na brak jakichkolwiek wartości tego miesięcznika, Zarząd Główny L. O. P. P. stanowczo przestrzega Okręgi Wojewódzkie przed prenumerowaniem „Orłów Napowietrznych" i prosi o zakomunikowanie powyższego obwodom i kołom, ponieważ wydawnictwo to nikomu nie może przynieść korzyści, prócz... wydawcy.



Obwód powiatowy LOPP — Brody. Zbiórka oddziału żeńskiego.



Strzelczynie ćwiczą się w nakładaniu masek.



Lekcja oplgaz. w drużynie strzel.

Związek Strzelecki w pracach oplgaz i sporcie lotniczym

W historycznych dniach 5 i 6 sierpnia, upamiętnionych w dziejach naszych wymarszem w 1914 roku Pierwszej Kompanji Kadrowej strzelców Józefa Piłsudskiego, Związek Strzelecki obchodzi swe doroczne święto organizacyjne. Przeglądając przy okazji podniosłych uroczystości strzeleckich bogaty i wszechstronny dorobek tej największej w Polsce organizacji przysposobienia wojskowego i wychowania fizycznego młodzieży, współpracującej z L. O. P. P., godzi się zwrócić uwagę na szeroko rozwiniętą działalność strzelecką w dziedzinie propagandy o. pl. gaz.

W zakresie normalnego wyszkolenia według programów p. w., wszyscy strzelcy przyswajają sobie zasadnicze wiadomości z obrony przeciwlotniczej, w szczególności zaś szkolą się dokładnie w obronie przeciwgazowej indywidualnej. Dotyczy to ogółu strzelczyń i strzelców. Nadto niema żadnego z licznych kursów zimowych i obozów letnich Związku Strzeleckiego, w programie których nie byłyby szeroko uwzględnione sprawy opl. gaz. W ten sposób strzelecka kadra instruktorska pogłębia zasób swych wiadomości, zwłaszcza, że liczy w swem gronie pewną ilość instruktorów, przeszkolonych gruntownie na odpowiednich kursach L. O. P. P.

Jeżeli zważymy, że niema dziś w Polsce gminy wiejskiej lub miasteczka, gdzie nie byłoby oddziału srzeleckiego, to z łatwością docenimy znaczenie Związku Strzeleckiego, jako pierwszorzędnego aparatu propagandowego oplgaz., szeroko docierającego swemi komórkami organizacyjnemi do najdalszych nawet wiosek.

Potwierdza to całkowicie rzeczywistość. Liczny udział lub nawet samorzutna organizacja przez strzelców, zawodów marszowych w maskach przeciwgazowych, urządzanie popularnych pokazów ataków gazowych (świece dymne i granaty), organizowanie publicznych odczytów i pogadanek, masowy udział i współpraca we wszelkich imprezach tygodnia L. O. P. P., a przedewszystkiem popularyzacja maski i bezpośredni wpływ strzelców na swą rodzinę, sąsiadów czy kolegów z fabryki—to trwały i pozytywny dorobek strzelczyń i strzelców w dziedzinie propagandy oplgaz. i uświadomienie szerokich mas społeczeństwa.

W Związku Strzeleckim daje się w ostatnich czasach zauważyć silne zainteresowanie lotnictwem i zapoczątkowanie własnego sportu lotniczego. W obecnej chwili istnieje już 20 strzeleckich sekcyj szybowcowych, posiadających dwadzieścia kilka szybowców i dwa samoloty (niektóre szybowce zostały zbudowane przez samych strzelców); w Sokółce pod Grodnem został w bieżącym sezonie zorganizowany pierwszy obóz szybowcowy Związku Strzeleckiego, którego program przewiduje wyszkolenie praktyczne i teoretyczne pilotów szybowcowych kategorji A i B. Zainteresowanie strzelców sportem lotniczym przejawia się również w przeprowadzonej przez Związek Strzelecki zbiórce pieniężnej na ufundowanie samolotu „Strzelec“ na Challenge lotniczy 1934 roku, a jako fakt nadzwyczaj charakterystyczny przytoczyć można, że nawet strzelcy z oddziałów we Francji i Belgji, ze swych skromnych zarobków złożyli na ten cel 2.070 zł.

O akcji sportowo-lotniczej Związku Strzeleckiego, wypowiedział niedawno swą opinję Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P., generał L. Berbecki (wywiad z gen. L. Berbeckim — tygodnik „Strzelec“ Nr. 4 z 1934 r.), mówiąc, że z uznaniem można powitać zapoczątkowanie lotnictwa sportowego w szeregach strzeleckich. Spodziewam się, że rozwój szybownictwa strzeleckiego i modelarstwa lotniczego, przyczynią się znakomicie do usportowienia lotniczego Związku, a podjęcie intensywnej zbiórki składek na samolot Challenge'u jest już realnym tego dowodem.

T. Z.

SIERPIEŃ 1934

Zebrał G. D. W.

1 **Aeroklub Italji odwołał zapowiedziany na okres od 1 VIII b. r. do 15/VIII b. r. III Okrężny Lot Italski**

Aeroklub Rzplitej Polskiej zamyka 2-gi termin zgłoszeń zawodników o puhar Gordon-Bennetta.

2 1930 — została podpisana umowa polsko - francuska w sprawie komunikacji lotniczej między Polską i Francją.

3 1930 — staraniem L. O. P. P. zostało otwarte lotnisko w Nowym Targu.

1928 — Mjr.-pil. L. Idzikowski po raz pierwszy usiłuje przelecieć Atlantyk.

4 1923 — Ukonstytuowanie się I-go Zarządu Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

1914 — pod Liége zestrzelono pierwszy w wojnie światowej samolot (niemiecki).

5 1926 — Pan Prezydent Rzplitej Prof. Dr. Ignacy Mościcki obejmuje protektorat nad L. O. P. P.

6 1920 — pod Lwowem ginie śmiercią lotniczą kpt.-pil. Stefan Bastyr.

7 1933 — francuzi Codos i Rossi przebywają bez lądowania przestrzeń New-York—Rayak (Syrja) 9.460 km w 55 godz. 30 min.

8 1933 — nieudały lot polaków Braci Adamowiczów na „Orle Białym“ z Ameryki do Warszawy.

9 1924 — zmarł w Warszawie wybitny oficer lotnictwa płk.-obs. Władysław Toruń.

1884 — Renard i Krebs wykonali pierwszy lot na balonie ze sterami w obwodzie zamkniętym.

10 1932 — w katastrofie samochodowej zginął jeden z najstarszych oficerów polskiego lotnictwa płk. dypl. pil. Stanisław Jasiński.

1929 — Zeppelin „117“ startuje do lotu naokoło kuli ziemskiej w 4-ch etapach.

11 1915 — Francuscy lotnicy bombardują Ostendę (wyrzucono 48 bomb).

12 1933 — Otwarcie w Katowicach Ośrodka Propagandowego L. O. P. P.

1932 — Inż. J. Drzewiecki na „RWD 7“ ustanawia międzynarodowy rekord szybkości 178 km/godz. dla samolotów turyst. II kategorji.

1933 — gen. Italo Balbo z eskadrą (23 wodnosamoloty) powraca z Ameryki do Europy.

14 1927 — Niemiecka próba zdobycia Atlantyku przez 2 samoloty Junkersa — „Bremen“ i „Dessau“, które po starcie wracają do Europy.

Pro memorja: **w kawiarni, cukierni, u fryzjera, we wszystkich poczekalniach żądaj „Lotu Polskiego“ organu LOPP!!!**

„LOT" POLSKIE LINJE LOTNICZE

DYREKCJA: Warszawa, Pl. Napoleona 9, telefon 563-60



Rozkład lotów

ważny od 1 maja 1934 do 31 sierpnia 1934 r.

Czas lokalny.

Samoloty kursują codziennie (również w niedzielę)

o. 15.30	Warszawa	p. 10.00
p. 17.30	Gdańsk (Danzig), Gdynia	o. 8.00**
o. 10.50	Warszawa	p. 19.00
p. 12.50	Poznań	o. 17.10
o. 13.00	Poznań	p. 17.00
p. 14.30	Berlin	o. 15.35
o. 16.00	Warszawa	p. 9.50
p. 17.50	Katowice	o. 8.00
o. 6.30	Warszawa	p. 19.05
p. 8.15	Kraków	o. 17.20
o. 8.35*	Kraków	p. 16.55**
p. 10.30*	Brno	o. 15.00**
o. 10.40*	Brno	p. 14.50**
p. 11.30*	Wien	o. 14.00**
o. 7.00*	Warszawa	p. 17.15**
p. 9.40*	Wilno	o. 14.35**
o. 10.05*	Wilno	p. 14.10**
p. 13.35*	Ryga	o. 12.40**
o. 14.05*	Ryga	p. 12.10**
p. 15.55*	Tallinn	o. 10.20**
o. 10.15	Warszawa	p. 13.50
p. 12.30	Lwów	o. 11.35
o. 12.55*	Lwów	p. 11.10**
p. 15.30*	Cernauti	o. 10.35**
o. 15.50*	Cernauti	p. 10.15**
p. 18.50*	Bucuresti	o. 7.15**
o. 7.00**	Bukareszt	p. 18.50*
p. 9.00**	Sofja	o. 16.50*
o. 9.25**	Sofja	p. 16.25*
p. 11.10**	Thessaloniki	o. 14.40*

Objaśnienie znaków:

O — odlot — départ

P — przylot — arrivée.

* — samoloty kursują w poniedziałki, środy i piątki — service: lundi, mercredi, vendredi.

** — samoloty kursują we wtorki, czwartki i soboty — service: mardi, jeudi, samedi.

P. L. L. „LOT" przewożą pasażerów i ich bagaż bezpłatnie do lotnisk i z lotnisk samochodami z wyjątkiem w Berlinie, Gdańsku, Rydze i Tallinie, gdzie między lotniskami a śródmieściem utrzymywana jest dogodna komunikacja (metro, tramwaje i t. p.)

Bezpośrednie połączenia lotnicze

W Berlinie: z Amsterdamem, Kopenhagą, Londynem, Malmö, Paryżem i t. d.

W Bukareszcie: z Istanbulem.

W Tallinie z Helsinkami, Leningradem, Stockholmem i t. d.

W Thessalonikach: z Atenami, Jerozolimą, Kairem i t. d.

W Wiedniu: z Belgradem, Budapesztem, Genewą, Monachjum, Rzymem, Wenecją, Zürychem i t. p.

Bilety na przelot Polskiemi Linjami Lotniczemi „L O T" nabywać można również w „Ośrodku propagandowym" L. O. P. P. Warszawa, S-to Krzyska 12 telefon 533-92.

GOMETOL A·B

KLAWE



Zjednoczenie Rymarzy i Siodlarzy Cechowych

Zakłady „Dermapol" Spółka z ogr. odp.

WARSZAWA, ul. LESZNO Nr. 70. Telefon 11-36-12

Wszelkiego typu zaprzęgi wyjazdowe i robocze. Siodła cywilne i wojskowe. Artykuły sportowe i podróżne. Teki szkolne i biurowe oraz tornistry zawsze posiadają gotowe na składzie. Dostawy i zamówienia wykonywamy najsolidniej z własnych i powierzonych materjałów.

Firma chrześcijańska. W stałym kontakcie z Wojskiem.

WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO

„MOTOR" Sp. Akc.

WARSZAWA, ul. MARSZAŁKOWSKA 23

TUNGSRAM

MARKA CZOŁOWA

PRZEEMYSŁ DRZEWNY I BUDOWNICTWO

B. Sosnowski i S-ka

Sp. z ogr. odp.

Warszawa, Sielecka 10, telef. 921-31

DOSTAWCA DLA INSTYTUCJI RZĄDOWYCH I WOJSKOWYCH

WYTWORNIA CHEMICZNA

Inżynier STANISŁAW POZOWSKI

WARSZAWA, ul. NARBUTTA Nr. 4

Fabryka Aparatów Elektrycznych

S. Kleiman i Synowie

Warszawa, ul Okopowa 19

Tel. 234-26, 234-53, 683-77

Własne największe w Polsce laboratorja doświad. wysokich napięć do 300.000 V.

HUTA I RAFINERJA SZKŁA

„TARGÓWEK"

KAZIMIERZ KLIMCZAK I Synowie

WARSZAWA, ORLA Nr. 7.

Zakłady Graficzne B. Wierzbicki i Ska – to firma ciesząca się trwałą opinją solidnego dostawcy wykwintnego druku ilustracyjnego, dzieł, czasopism, katalogów, akcyj, plakatów, druków reklamowych, litografij precyzyjnych, map oraz klisz drukarskich i trawionek wszelkich typów – na najwyższym poziomie technicznym i artystycznym



WARSZAWA, CHMIELNA 61
TEL. 2.46-93
2.46-94

Wszelkiego rodzaju



KABLE

dla prądów silnych na niskie i wysokie napięcie
do 60 KV
oraz
kable do prądów słabych

POLECAJĄ:

KABEL POLSKI S. A.
BYDGOSZCZ

FABRYKA KABLI S. A.
KRAKÓW

Warszawska Wytwórnia Kabli S. A.
WARSZAWA-OKĘCIE

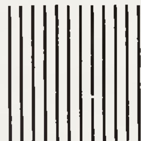
Polskie Fabryki Kabli i Walcownie Miedzi S. A.
OŻARÓW



ELEKTROWNIA
w PIOTRKOWIE
SPÓŁKA AKCYJNA







PIOTRKÓW - TRYB.
Tel. 11-78.

Warszawska Fabryka Wyrobów Gumowych
„WARGUM" Sp. Akc.
Warszawa, Czerniakowska № 84. Tel. 9-65 57

WYRABIA
WSZELKIEGO RODZAJU
TKANINY GUMOWANE
NA BALONY WOJSKOWE
NA BUDY SAMOCHODOWE
PRZEŚCIERADŁA GUMOWANE DLA SZPITALI
POJEDYŃCZE I PODWÓJNE TKANINY NA PŁASZCZE

KRAJOWE TOWARZYSTWO BUDOWLANE
„KATEBE"
Warszawa ul. Sienkiewicza 3
Telefony: 5-50-01, 2-20-02 i 2-56-10

TOWARZYSTWO
„CHIRURGJA"
Warszawa, ul. Sienkiewicza 3
Telefony: 646-39 i 2-56.60
HURTOWNIA I SKŁAD FABRYCZNY
WYROBÓW GUMOWYCH I CHIRURGICZNYCH

TYLKO WISŁĄ NAD POLSKIE MORZE
dojedzie każdy tanio, wygodnie i przyjemnie statkami POLSKIEJ ŻEGLUGI RZECZNEJ
„V I S T U L A"
Warszawa, ul. Mazowiecka Nr. 12. Telefon Nr. 2-16-31

„TUBKOR"
BIURO SPRZEDAŻY FABRYK TUB METALOWYCH I KORKÓW NATRYSKOWYCH W POLSCE
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
Warszawa ul. Długa Nr. 48
Telefony 11-82-95 i 11-72-14

SPÓŁKA WYTWÓRCZA
POLSKICH RYMARZY I SIODLARZY
FABRYKA: WARSZAWA, DŁUGA 50. TEL. 11-74-15.
POLECA:

SIODŁA	PRZYBORY
UPRZĄŻ	MYŚLIWSKIE
KUFRY	PODRÓŻNE
WALIZY	SPORTOWE
TORBY	GALANTERJA



Sklepy własne: Warszawa, Ś-to Krzyska 15, tel. 11-74-15.
Poznan, ul. Podgórna 14.

TOWARZYSTWO „ELEKTRYCZNOŚĆ"
Spółka Akcyjna
WARSZAWA, ZGODA № 10 Tel. 634-94, 217-82

produkuje w swoich Zakładach Elektrochemicznych w Ząbkowicach

chlorek bielący, sodę gryzącą, karbid, wodę utlenioną skoncentrowaną do celów technicznych i medycznych, węgle do bateryj i suchego elementu, szczotki do maszyn elektrycznych.

FABRYKA WATY HYDROSKOPIJNEJ LNIANEJ
„VALETUDO"

własność
Zrzeszenia Samorządów Powiatowych w Warszawie
DOBRA 28 — Tel. 2-75-30

Przedsiębiorstwo Państwowe

POLSKI Monopol Solny

WARSZAWA, UL. KRÓLEWSKA Nr. 35

AVIA WYTWÓRNIA MASZYN PRECYZYJNYCH
WARSZAWA, ul. Siedlecka Nr. 63
Tel. 10-12-41, 10-28-41.
BIURA ZARZĄDU:
Krakowskie Przedmieście Nr. 7
Tel. 653-70.

Dr. E. PAULIN Sp. z O. O.
Warszawa, Królewska 29a
dostarcza
z reprezentowanych firm francuskich i angielskich następujące artykuły:

Chemikalja Farmaceutyczne
Wywoływacze Fotograficzne
Chemikalja Techniczne
Masę Plastyczną Niepalną
Aparaturę Laboratoryjną

Towarzystwo Zakładów Chemicznych „STREM" Sp. Akc.
Zarząd: Warszawa, ul. Mazowiecka Nr. 7. Telefony: Nr. Nr. 635-36 i 5-85-30. Fabryki: w Strzemieszycach, Łodzi, Tarchominie Lwowie

Klej kostny i skórny w najwyższym gatunku; specjalny **klej malarski** do wszelkich robót malarskich; specjalny **klej kartonażowy** do wszelkich robót kartonażowych; **żelatyna techniczna; żelatyna** do fabrykacji kapsułek; **gliceryna farmaceutyczna** chemicznie czysta; **gliceryna techniczna i dynamitowa; oleina: stearyna: mączki kostne nawozowe.** Dyplom honorowy Ministerstwa Przemysłu i Handlu na Wystawie Sanitarno-Hygienicznej w Warszawie w r. 1927. Wielki złoty medal na P. W. K. w Poznaniu w 1929 r. Dyplom honorowy Ministerstwa Przemysłu Handlu w Poznaniu w r. 1929.

P. T. E.
Polskie Towarzystwo Elektryczne
Spółka Akcyjna
Fabryka w Warszawie, ulica Terespolska 46/48
Telefon 5-46-50

TRANSFORMATORY OLEJOWE I SUCHE—SILNIKI ASYNCHRONICZNE do 1000 KM—SILNIKI ASYNCHRONICZNE SYNCHRONIZOWANE do poprawy cos fi sieci — MASZYNY PRĄDU STAŁEGO —)( )(SILNIKI KRANOWE I TRAKCYJNE.)( )(

Wielki Medal Złoty **Medal Złoty Państwowy P. W. K. 1929**

Fabryka Narzędzi Chirurgicznych i Mebli Szpitalnych
HIPOLIT AMBER
WARSZAWA
Skład fabryczny: Marszałkowska 139, front, I-e piętro. Telefon 2-30-23
Poleca: narzędzia chirurgiczne, meble szpitalne, instrumenty elektromedyczno-optyczne. Przyjmuje wszelkie naprawy, niklowanie i t. d.

Książki nadesłane do Redakcji

Nakładem Wydziału Wydawniczego Związku Straży Pożarnych R. P., wydany został przekład bardzo ciekawej książki rosyjskiego autora I. K. Zeberg-Zebelina p. t.: „**Pożarnictwo jako czynnik obrony przeciwlotniczej**" (144 strony, 188 ilustracyj). Książka ta, która w oryginale rosyjskim ukazała się już w drugiem wydaniu, zawiera dużo niezmiernie interesującego materjału, ilustrującego organizację obrony przeciwpożarowej w Rosji sowieckiej, oraz rolę, jaką nasi wschodni sąsiedzi przypisują tej obronie w całokształcie zabezpieczenia kraju na wypadek wojny lotniczej.

Poza tym charakterem dokumentacyjnym, przekład pracy Zeberg-Zebelina przyniesie niewątpliwie i inną korzyść wszystkim, którzy się interesują zagadnieniami obrony przeciwlotniczej, jest to bowiem pierwsza i jedyna dotychczas większa praca, jaka ukazała się w języku polskim, poświęcona zagadnieniu broni zapalającej i obrony przed nią ludności. Zagadnienie to, dotychczas u nas niedoceniane, interesuje już oddawna sfery fachowe zagraniczne, które broni zapalającej przypisują wielką rolę w przyszłej wojnie.

Cena książki zł. 3. Skład Główny w Wydziale Wydawniczym Związku Straży Pożarnych R. P., Warszawa, ul. Poznańska Nr. 11.

OD REDAKCJI: Dokończenie noweli Stefana Łaszkiewicza p. t. „Szef Eskadry" z powodu braku miejsca w Nr. bieżącym, ukaże się w Nr. 16-tym „Lotu i oplg. Polski".

SPRZEDAŻ ULGOWYCH BILETÓW TEATRALNYCH WIDOWISKOWYCH DLA CZŁONKÓW L. O. P. P. W WARSZAWIE W BIURZE PRZY UL. NOWY-ŚWIAT 23/25 (W PASAŻU ITALJI), TEL. 662-72 — BEZ PRZERWY W DNIE POWSZEDNIE OD GODZ. 10-ej DO 20-ej. W DNIE ŚWIĄTECZNE 12 — 19.

Kupon
„LOTU i o. p. l. g. POLSKI"
upoważniający okaziciela do nabycia w Komisji Sprzedaży ulgowych biletów LOPP **Nowy-Świat 23/25** po cenie o **30%** do **40%** zniżonej **dwóch biletów** do
Teatru Narodowego
bez potrzeby zamiany w kasie Teatru.

Kupon
„LOTU i o. p. l. g. POLSKI"
upoważniający okaziciela do nabycia w Komisji Sprzedaży ulgowych biletów LOPP **Nowy-Swiat 23/25** po cenie o **30%** do **40%** zniżonej **dwóch biletów** do
Teatru Nowego
bez potrzeby zamiany w kasie Teatru.

Kupon
„LOTU i o. p. l. g. POLSKI"
upoważniający okaziciela do nabycia w Komisji Sprzedaży ulgowych biletów LOPP **Nowy-Swiat 23/25** po cenie o **30%** do **40%** zniżonej **dwóch biletów** do
Teatru Letniego
bez potrzeby zamiany w kasie Teatru.

Kupon
„LOTU i o. p. l. g. POLSKI"
upoważniający okaziciela do bezpłatnego uzyskania w Komisji Sprzedaży ulgowych biletów L. O. P. P. **Nowy-Swiat 23/25** bonu na ulgowy bilet ważny do
wszystkich kin stołecznych.

Do P. T. PRENUMERATORÓW

Dla uniknięcia pomyłek w adresowaniu, Administracja uprasza wszystkich P. T. nowozgłaszających się prenumeratorów o wypełnienie odcinka blankietu P. K. O. „dowód wpłaty" DRUKOWANEMI LITERAMI zaś wszystkich P. T. Prenumeratorów, będących już w naszej ewidencji **o podanie** na tym odcinku blankietu **numeru ewidencyjnego** umieszczonego przy adresie na opasce otrzymanego dwutygodnika.

Bombę złota ci strąci z pod niebiosów stropu
Los Loterji Państwowej z kolektury Lopu.

Redakcja rękopisów nie zwraca.

Redaktor przyjmuje od godz. 10 — 12 we wtorki, czwartki i soboty.

Sekretarz redakcji przyjmuje od godz. 10 — 12 w poniedziałki, środy i piątki.

Warunki prenumeraty w kraju: **rocznie** 10 zł., **półrocznie** 5 zł., **kwartalnie** 2 zł. 50 gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., **półrocznie** 4½ fr. szw. — **Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.**

Ceny ogłoszeń: Okł. Cała strona 1.000 zł. ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewodniczący: mjr. pil. A. Wojtyga. Członkowie płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek.

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarząd Gł. L. O. P. P. **Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88.** **Konto P. K. O. 7.860.**

Drukarnia Mazowiecka, Warszawa, Szpitalna 1. Telefon 649-04.



Samoloty nad wylewem Wisły